JAHRGANG 15

NOVEMBER 1966

11

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,–

32 542
A 4933 E



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



11 NOVEMBER 1966 · BERLIN · 15. JAHRGANG



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband, Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redakteur: Hans Steckmann; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167, und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Zum 10jährigen Bestehen der Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahn Meißen im Jahre 1961 sind einige ihrer Mitglieder mit dem Aufbau der Jubiläumsanlage beschäftigt. In diesem Jahre feierte die AGM ihr 15jähriges Bestehen; sie wurde am 20. September 1951 gegründet (Näheres darüber im nächsten Heft).

Foto: Werner Ilgner, Marienberg

Rücktitelbild

Aus OWO-Häusern besteht diese altertümliche befestigte Stadt.

Foto: M. Seidel, Olbernhau/Erzgeb.

In Vorbereitung

Vom XIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1966 in Budapest

Schaltungsbeispiele für transistorisierte Signalschaltungen

Kurioses und Besinnliches

50 JAHRE MITROPA

„Der Kunde ist König!" sagte man früher, dachte dabei an sein Bankkonto und schuf schon damals dem Fahrgast beim Reisen Bequemlichkeit. Denn dazu gehört auch die Möglichkeit, während der Reise zu speisen und zu schlafen, sozusagen in „rollenden Hotels". Heute sind die Speise- und Schlafwagen ein fester Bestandteil des Eisenbahnwesens. Welcher Beliebtheit sie sich erfreuen, ist nicht zuletzt an dem steigenden Umsatz der MITROPA zu erkennen.

Die MITROPA (Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-AG) ist eines der größten gastronomischen Unternehmen in der Deutschen Demokratischen Republik. Es kann jetzt auf sein 50jähriges Bestehen zurückblicken. Am 24. November 1916 – also mitten im ersten Weltkrieg – wurde es gegründet, und am 1. Januar 1917 nahm es bereits seinen Betrieb auf. Das Vorhaben seiner Gründung wurde erstmals in einer Denkschrift vom damaligen Königlich-Preußischen Minister für Öffentliche Arbeiten aus dem Jahre 1915 behandelt und begründet. Aus dieser und aus anderen der authentischen Literaturquellen geht eindeutig hervor, daß es den regierenden Kreisen jener Zeit vor allem darum ging, den Einfluß der früher besonders von Frankreich beherrschten Internationalen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (I. S. G.) in Deutschland und Europa zurückzudrängen. Der Krieg brachte günstige Bedingungen zur Durchsetzung dieses Zieles.

Der neueren Geschichte der MITROPA, die im Jahre 1945 mit einem verbliebenen Vermögenswert von etwa zwei Millionen DM[1]) und 108 Mitarbeitern begann, ist eine solche Zielstellung fremd. Heute unterhält die MITROPA mit den nach dem zweiten Weltkrieg zahlreich entstandenen nationalen Schlafwagen- und Speisewagen-Unternehmen friedliche Beziehungen. Während die Wagen der MITROPA heute auf den Strecken von 15 Staaten[2]) verkehren, laufen beispielsweise allein die Schlaf- und Liegewagen von 10 Unternehmen[3]) auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn.

Seit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik im Jahre 1949 hat sich die MITROPA – einer neuen Aufgabenstellung entsprechend – zu einem speziellen gastronomischen Betrieb für Reisendenbetreuung entwickelt, dessen Aufgabenbereich sich heute auf alle Verkehrsträger sowie auf die Verkehrs- und Erholungszentren erstreckt.

Im Jahre 1948 oblag der MITROPA die Bewirtschaftung in Schnell- und Eilzügen sowie in lediglich 12 Bahnhofsgaststätten. Bei einer Beschäftigtenzahl von 1258 Werktätigen wurde ein Jahresumsatz von 14,1 Mill. DM erzielt. Im Jahre 1965 betrug der Gesamtumsatz bereits 484,1 Mill. MDN bei einer Mitarbeiterzahl von 13 850 und einem Frauenanteil von 70 Prozent, der in den folgenden Versorgungsbetrieben erreicht wurde:

4 Fahrbetriebe mit 67 Speisewagen und 73 Schlafwagen[4]) sowie diversen anderen Wirtschaftseinrichtungen; 314 Bahnhofsgaststätten; 405 Kioske; 5 Flughafenrestaurants; 16 Autobahnraststätten; 85 Schiffe der Weißen Flotte; 2 Fährschiffe; 1 Hotelschiff; 4 Hotels; 19 Friseursalons; 4 Bäder; 31 Toilettenbetriebe und 2 Wäschereien.

Zur weiteren Verbesserung der Reisendenversorgung ist bis 1970 die Aufstellung von 974 stationären Automaten vorgesehen, aus denen Kalt- und Heißgetränke, Speisen und Näschereien, Zigaretten und Hygieneartikel sowie gewechseltes Geld bezogen werden können.

Das entscheidendste und wirkungsvollste Rationalisierungsvorhaben der MITROPA wird in den Jahren 1967 und 1968 mit dem Bau eines zentralen Speisenproduktionsbetriebes im Raum Berlin verwirklicht. In Assietten angerichtete Feinfrostmenüs können dann in zwei bis drei Minuten aufgetaut und gewärmt an den Gast verabreicht werden. Dieses Vorhaben wird insbesondere dazu beitragen, die während der Saison in Berlin um 300 Prozent über dem Durchschnitt liegende Leistungsspitze der Küchen besser abzufangen. Im Jahre 1967 werden ferner neue „Büfettwagen" in Serie gefertigt und an Stelle der bisherigen Wirtschaftsabteile und Schnellzugküchen eingesetzt werden. Diese Wagen beruhen auf dem Prinzip der Selbstbedienung und entsprechen etwa den stationären Imbißstuben. Bis 1970 sollen 40 dieser Wagen beschafft werden.

Die Entwicklung der MITROPA in den nächsten Jahren läßt erwarten, daß sie den Anforderungen quantitativ und qualitativ in steigendem Maße innerhalb des gesamten Verkehrswesens gerecht werden wird. *H. L.*

[1]) Die durch den zweiten Weltkrieg erlittenen buchmäßigen Wertminderungen bzw. Verluste betrugen etwa 33 Mill. DM

[2]) UdSSR, Polen, ČSSR, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Jugoslawien, Schweden, Dänemark, Niederlande, Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, Italien, Schweiz und Österreich

[3]) MITROPA, BDZ, CFR, ČSD, DSG, MAV, JZ, SZD, SJ und WARS

[4]) 5 Wagentypen: WLA, 16 Betten; WLA, 20 Betten; WLA, 22 Betten; WLAB Varia, 30 Betten und WLAB Reko, 30 Betten

IM PETERSHOF NOTIERT

Im Heft 9/1966, Seite 257, konnten wir unseren Lesern bereits berichten, daß der VEB Piko drei neue Triebfahrzeuge auf der Leipziger Herbstmesse 1966 zeigt: in der Nenngröße H0 die Lokomotiven der Baureihen 55 und E 44 und in der Nenngröße N die ČSD-Diesellok T 449 (Fotos siehe Heft 10/1966, dritte Umschlagseite). Alle drei Fahrzeuge sind von ausgezeichneter Qualität, ebenso der zweiachsige Rungenwagen in H0 und der Drehschemelwagen in N. Die H0-Lok BR 55 ist der Vorbild-Lok 55 3784 (ohne Laufachse) nachgebildet und soll noch in diesem Jahr jedoch ohne Beleuchtung in den Handel kommen. Wie uns außerdem bekannt wurde, beabsichtigt Piko, Anfang des Jahres 1967 eine neue H0-Kupplung herauszubringen, die sich mit allen anderen Kupplungen dieser Nenngröße kuppeln läßt. Wir sind auf die angenehme Überraschung gespannt.
Für die Freunde der Nenngröße TT stellte Zeuke & Wegwerth KG folgende hervorragend gestalteten Fahrzeuge vor: die elektrische Güterzuglokomotive E 94, die ČSD-Diesellokomotive T 435, den Selbstentladewagen 00t, für den eine automatische Entladungseinrichtung vorbereitet wird, und der Güterzuggepäckwagen. Weiterhin wurde das Sortiment der Packungen erweitert und durch den Triebwagenzug „Courier", den Elektro-Schnelltriebwagenzug „Transitus" und den Schnelltriebwagenzug „Intourex". Die interessante Schauanlage und die verschiedenen kleineren Funktionsanlagen waren auf dem Zeuke-Stand – die Firma belegt den Stand seit der Frühjahrsmesse 1966 – ständig dicht umlagert.
Bei der Firma Gerhard Schicht war als Neuheit der „Langenschwalbacher"-Wagen zu sehen, ein vierachsiger Nebenbahn-Personenwagen mit offener und geschlossener Bühne in der Nenngröße H0, der Anfang 1967 lieferbar sein wird. Als erster Betrieb der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen und Zubehör erhielt der Betrieb für den Schlafwagen WLAB 4g in der Nenngröße H0, der ebenso wie der Speisewagen schon zur Frühjahrsmesse als Neuheit vorgestellt wurde, das Gütezeichen „Q". Diese Wagenmodelle sollen noch in diesem Jahr im Handel zu haben sein.
Bereits im Heft 9/1966 war es uns möglich, die neuen OWO-Modelle – dort unter dem Namen VERO, VEB Vereinigte Spielwarenwerke Olbernhau – vorzustellen: den Haltepunkt „Unterwiesenbach" in H0, den Bahnhof „Tannenhof" in TT, die Güterabfertigung in H0, die Landhäuser in TT und die Burgruine in H0. Die Firma Herbert Franzke KG brachte für die Freunde der Nenngröße N einen Lokschuppen, der noch in diesem Jahr in den Handel kommt, und den Bahnhof „Enzhofen", der 1967 geliefert wird, heraus.

Die neuen Modelle des VEB Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz sind bereits alle im Handel erhältlich: der Tiefladeanhänger TL 12 in H0, der Dumper „Perlini" in H0 und der Trambus „Saviem SC 5" in N, eine orginalgetreue Nachbildung des gleichnamigen Fahrzeugs der französischen Firma „Saviem".

Eine neue H0-Modell-Kupplung aus Plaste und automatisch kuppelnd nach dem Vorbild von USA-Eisenbahnen offerierte die jugoslawische Firma „Mehanotehnika". Die englische Firma „Matchbox" zeigte u. a. in ihrem großen Angebot an Modellfahrzeugen einen Viehtransportwagen und ein Spezialkippfahrzeug. Die Firma Faller brachte neben Zubehör für die Modelleisenbahn eine Autobahn-Anlage und Auto-Modelle für den besonders in Westdeutschland und Österreich verbreiteten „Auto-Motor-Sport" im Modell mit nach Leipzig. Erwähnt sei noch das Außenhandelsunternehmen „Rasnoexsport" Moskau, das eine Spielzeugbahn in der Nenngröße 0, bestehend aus Diesellloks, Personen- und Güterwagen, vorstellte. Die Bahn, die mit großer Geschwindigkeit fuhr, wobei die Züge vor gut leuchtenden Signalen zum Halten gebracht werden konnten, wird sicher den Kindern im „Vor-Modelleisenbahnalter" viel Freude machen.

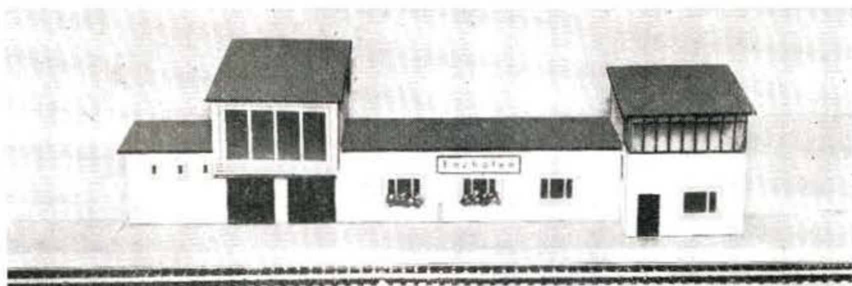
Insgesamt kann gesagt werden, daß die Herbstmesse den Modelleisenbahnern besonders im Hinblick auf die Frühjahrsmesse wieder eine größere Anzahl von Neuheiten gebracht hat. Ob sich der „Neuheitenrhythmus" bei der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen und Zubehör – das Hauptangebot an Neuheiten würde also immer auf der Herbstmesse ausgestellt werden – langsam einbürgern wird, werden wir auf der kommenden Frühjahrsmesse 1967 weiter erkennen können. *St*

1



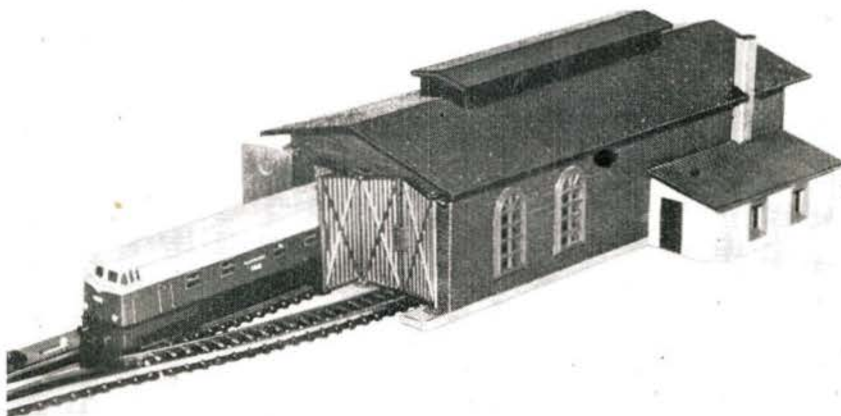
Bild 1 Messestand der Firma Zeuke & Wegwerth KG – Bereits zur Frühjahrsmesse 1966 hatte sich der Betrieb hier eingerichtet. Bei ihrem Rundgang im Petershof besichtigten soeben der Generalsekretär des DMV Helmut Reinert und die Sekretärin unserer Redaktion, Monika Petrick (Bild Mitte), die Auslagen

Bild 2 In der Nenngröße N zeigte die Firma Herbert Franzke KG den Bahnhof „Enzhofen“, der im Jahre 1967 in den Handel kommt



2

Bild 3 Auch dieser Lokschuppen für die Nenngröße N stammt von der Firma Franzke; er wird noch in diesem Jahre im Handel zu haben sein



3

4

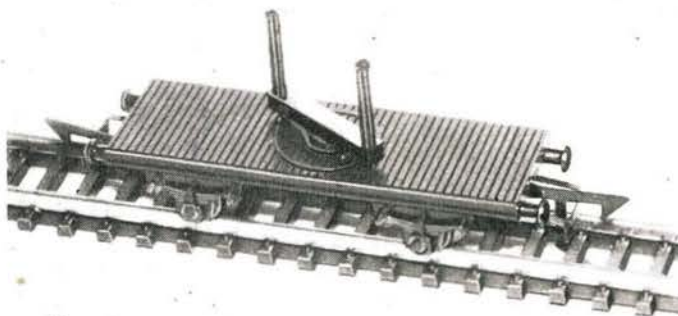
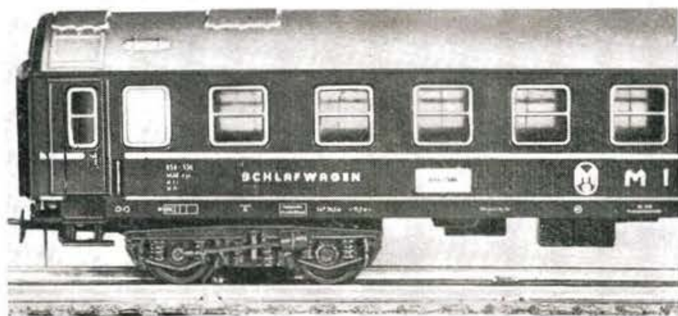


Bild 4 Drehschemelwagen des VEB Piko in der Nenngröße N

Bild 5 Für den Schlafwagen WLAB 4g in der Nenngröße H0, mit und ohne Innenbeleuchtung, mit deutscher und tschechischer Beschriftung erhielt die Firma Gerhard Schicht jetzt als erster Betrieb der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen und Zubehör das Gütezeichen Q. Der Wagen, der auch schon zur Frühjahrsmesse zu sehen war, ist ab sofort im Handel erhältlich

Bild 6 Ein Vorstadthaus von OWO wird als Baukasten geliefert. Das Modell zeigt die gute vorbildgerechte Detaillierung (siehe auch Heft 9/1966)

5



6





7

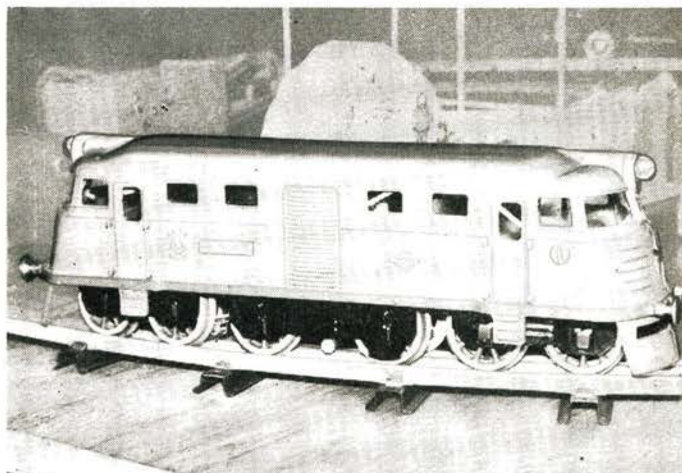


9

Bild 7 Ein Blick in die alte (OWO-)Stadt (siehe auch Rücktitelbild)

Bild 8 РАЗНОЭКСПОРТ Moskau stellte diese Spielzeugeisenbahn für Dreileitersystem in der Nenngröße 0 aus. Mit großer Geschwindigkeit fuhren die Züge ihre Runden. Vor den kräftig leuchtenden zugabhängigen Lichtsignalen wurden sie ab und an gestoppt

Bilder 9, 10 und 11 Die Firma Matchbox aus England brachte die Modelle der Spezialkippfahrzeuge bzw. des Pferdetransportautos mit nach Leipzig in den Petershof



8

10



11



Bild 12 Ausschnitt der gut gestalteten Messeanlage von Zeuke & Wegwerth KG

12



Bild 13 Zeuke-TT-Modell der elektrischen Güterzuglokomotive E 94. Vier Achsen sind angetrieben, die Räder zweier Achsen haben einen Haftbelag; der Strom kann durch Fahrleitung oder Schienen entnommen werden. Die beiderseitigen Lok-Spitzensignale werden bei Fahrtrichtungswechsel selbsttätig umgeschaltet. Zum Auswechseln der Kupplungen ist eine neuartige Vorrichtung vorhanden. Die Lok ist in Vollplasteausführung und hat eine LüP von 154 mm

13

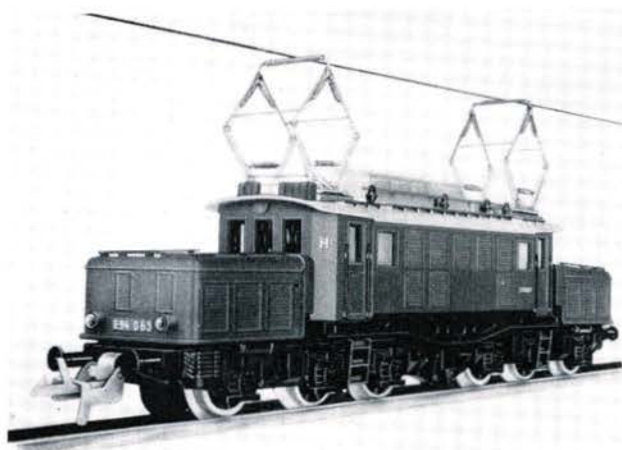


Bild 14 Beim TT-Modell der dieselelektrischen Lokomotive T 435.0 der ČSD von Zeuke sind zwei Achsen angetrieben; an beiden Seiten befindet sich je eine automatische Kupplung; die Seitenfenster sind mit Styroflexfolie hinterlegt. Durch die tiefe Schwerpunktlage werden gute Laufeigenschaften erreicht; die Treibräder sind mit Haftbelag versehen; das Oberteil ist blau/hellgrau; die LüP beträgt 105 mm. Das Vorbild wird als V 75 bei der DR eingesetzt

14

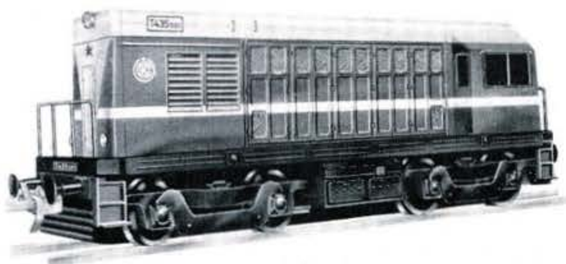
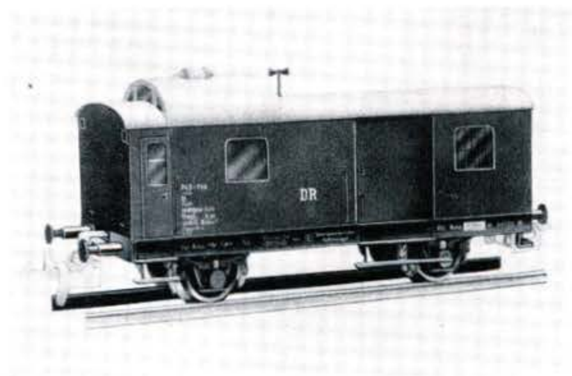


Bild 15 Der TT-Güterzug-Gepäckwagen von Zeuke hat eine Länge über Puffer von 76 mm; der Wagenkasten ist grün und das Dach mit Aufbau grau

Bild 16 Der TT-Selbstentladewagen OOT von Zeuke ist in Vollplasteausführung; die Achsen sind spitzengelagert; die Kupplungen haben eine neuartige Auswechselvorrichtung; die Länge über Puffer beträgt 108 mm. Zur automatischen Entladung des Wagens wird von der Firma ein besonderes Gleisstück vorbereitet

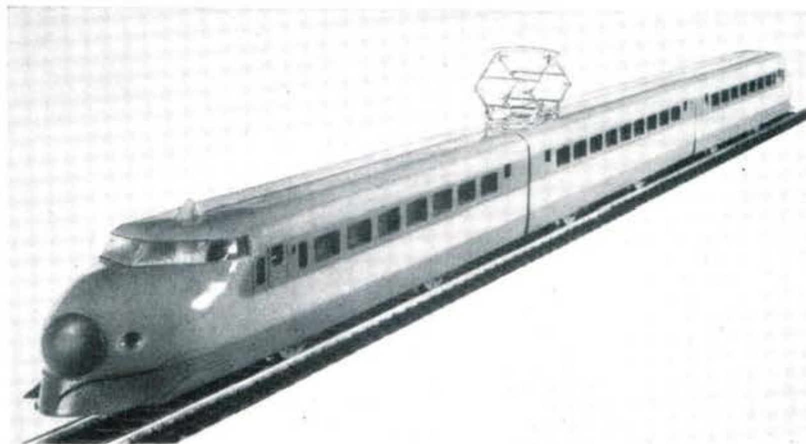
15



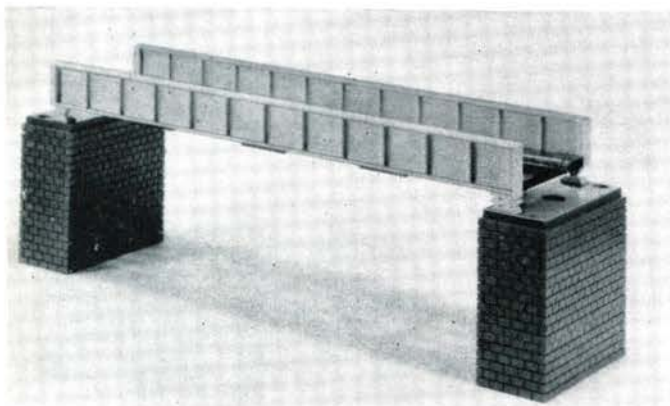
16



Bild 17 Der dreiteilige TT-Elektro-Schnelltriebwagenzug „Transitus" mit Stromabnehmer, in den Farben grün/gelb, wird von Zeuke in einer modernen Geschenkpackung angeboten. Darin sind noch enthalten ein Gleisoval mit Anschlußgleis und ein Regeltrafo F 1. Die Länge des Zuges beträgt 39 cm



17



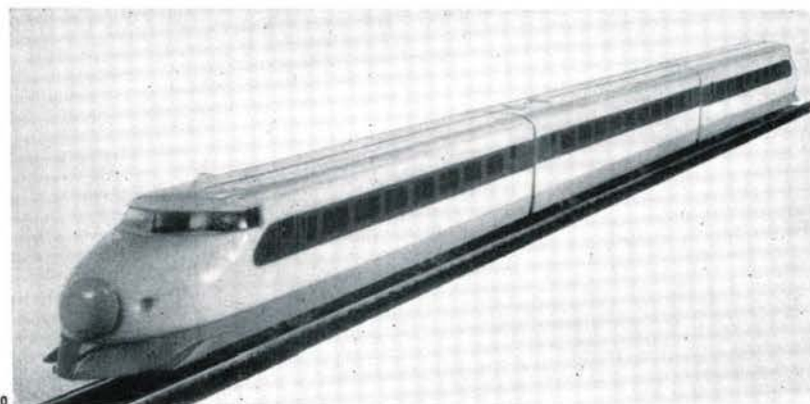
18

Fotos: Manfred Gerlach, Berlin (9), Werkfoto (12)



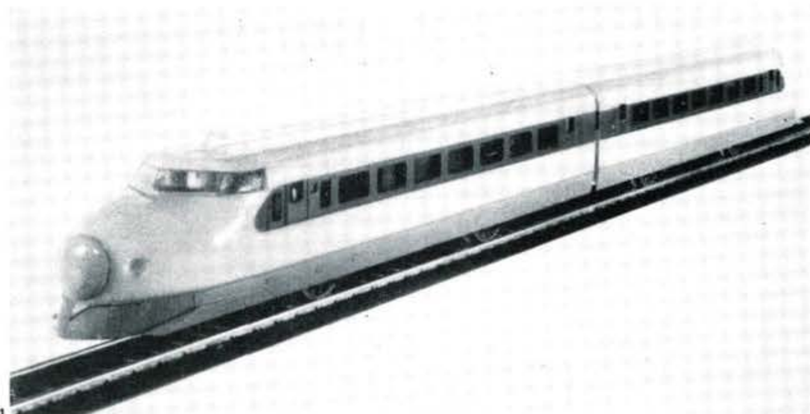
19

Bilder 18 und 19 Diese Brückenteile stammen aus dem Bausatz „Blechträgerbrücke" von Zeuke & Wegwerth KG und wurden bereits zur Frühjahrsmesse ausgestellt. Die Länge des Teils für gerades Gleis beträgt 228 mm, für gebogenes Gleis 114 mm



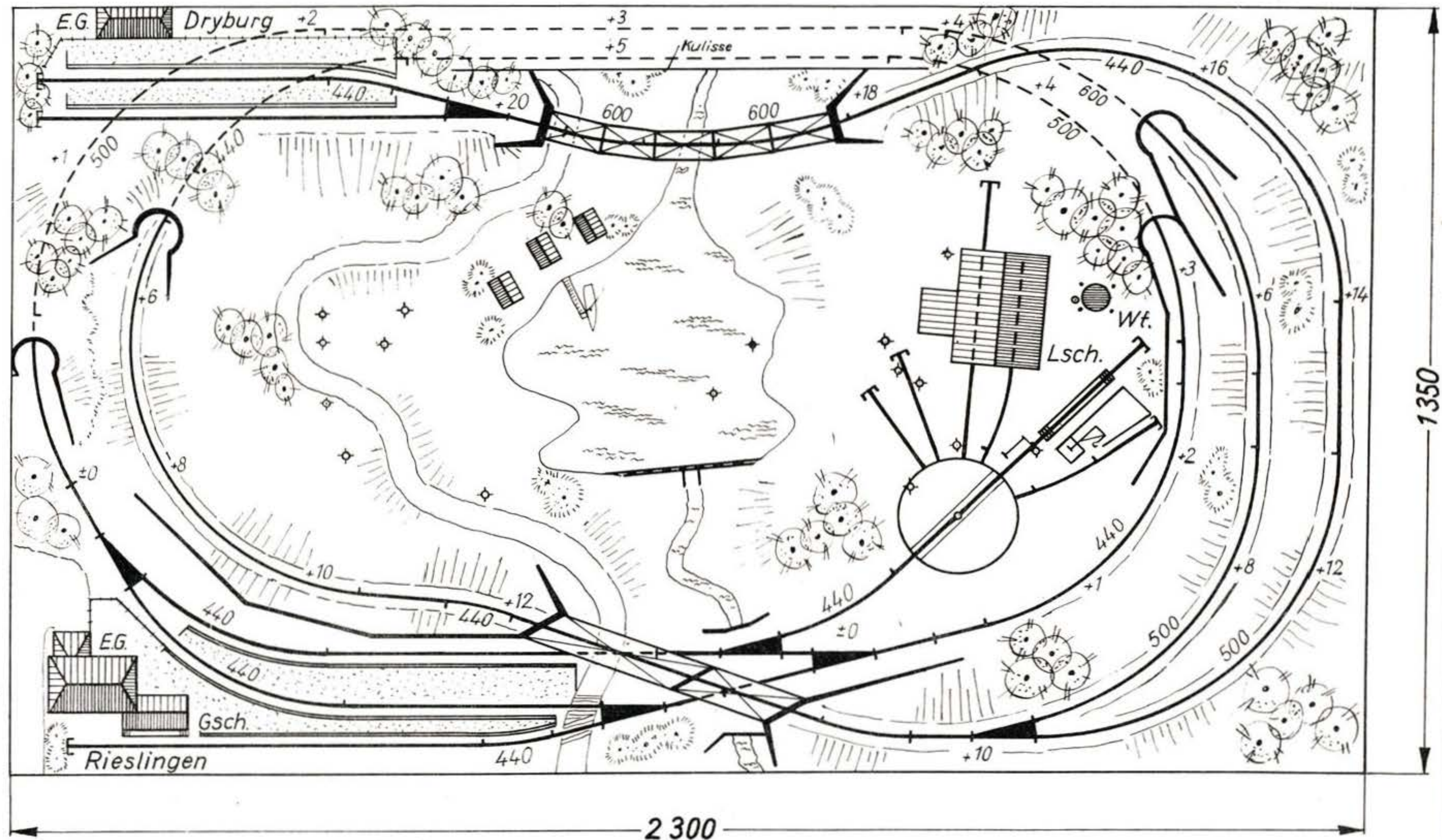
20

Bild 20 Der dreiteilige TT-Schnelltriebwagenzug „Intourex" ohne Stromabnehmer, in den Farben weiß/blau, von Zeuke kann ebenfalls in einer Schaupackung bezogen werden, in der ein Gleisoval mit Anschlußgleis und ein Fahrpult für Batteriebetrieb enthalten sind. Die Länge des Zuges beträgt 39 cm

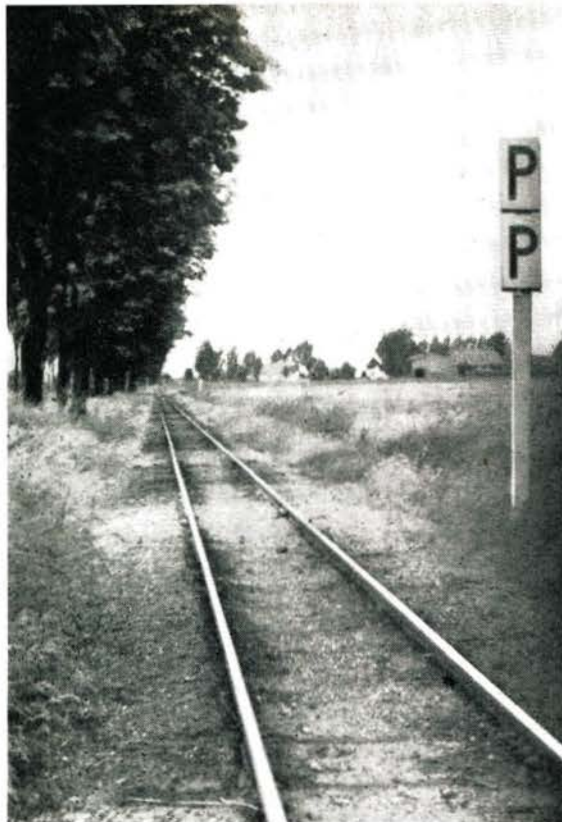


21

Bild 21 Der zweiteilige TT-Triebwagenzug von Zeuke ist 26,5 cm lang und ebenfalls in einer Schaupackung enthalten. Sonst gilt das gleiche wie bei Bild 20



Von **Rieslingen** nach **Dryburg** M. 1:10 $r = 440$, $r_1 = 500$, $r_2 = 600$



Old-Timer-Bahn im Märchenland

Bild 1 Kurz vor dem Haltepunkt Tribkevitz, der letzten Station vor dem Bahnhof Wittower Fähre, verläuft die Strecke dicht neben der Straße. Hier, am Standort des Signals Pl 2 (Pfeiftafel vor Wegübergang), muß der Lokführer das Achtungssignal Zp 1 geben und kurz vor dem Wegübergang wiederholen

Es ist wirklich so und nicht übertrieben – die Halbinsel Wittow – ein Teil im Norden Rügens – erinnert den Besucher unwillkürlich an die Märchen Andersens, die hier entstanden sein könnten. Es ist die herbe Schönheit des Nordens mit seinen saftigen Wiesen, bunten Feldern und den tief ins Land dringenden Boddengewässern, den backsteinroten, schilfbedachten Häusern und den weiten, kaum durch Bodenerhebungen beeinträchtigten Ausblicken in blaue Fernen, die diesen Landstrich so anziehend erscheinen lassen. Ist der Besucher gar noch ein Eisenbahnfreund, so wird er voll auf seine Kosten kommen, denn eine der „goldigsten" Kleinbahnen treibt auf der Halbinsel prustend und fauchend ihr Wesen. Die Bahn verbindet die Hauptorte und einige Dörfchen miteinander und vermittelt über die Wittower Fähre den Anschluß an die „große Welt".

Man kann natürlich auch von Saßnitz aus mit dem Bus über die schmale Landbrücke der Schaabe dorthin gelangen, um in Altenkirchen die Bekanntschaft der Bimmelbahn (stimmt gar nicht, sie pfeift nur) zu machen, aber welcher Eisenbahnenthusiast wird schon derart stilwidrig die gummibereiften Kollegen bemühen! Wir setzten uns daher in Bergen in die Kleinbahn, schaukeln gemütlich nordwärts (Bild 1) und erreichen nach dem Übersetzen auf der Fähre „Wittow" in enger Tuchfühlung mit einigen Güterwagen den Bahnhof Fährhof.

Um das Übersetzmanöver aus eigener Anschauung kennenzulernen (siehe auch Heft 10/1964), werden wir beim Aussteigen den Güterwagen den Vortritt lassen. Da die Lok normalerweise selbst nicht den Anleger befahren darf, schiebt sie einige Vorsetzwagen an die auf der Fähre stehenden Güterwagen heran. Nachdem diese gekuppelt wurden, stößt der „Reichsbahnkapitän" mächtig ins Horn, und rumpelnd werden die drei auf der Fähre stehenden Zweiachser auf das feste Land gezogen. Da meistens aber noch mehrere Wagen überzusetzen sind, sieht das Kursbuch bis zur Weiterfahrt noch reichlich Zeit vor, so daß wir die neuen Eindrücke

Bild 2 Zweiachsiger Personenwagen 2. Klasse mit Gewichtsbremse und Ofenheizung

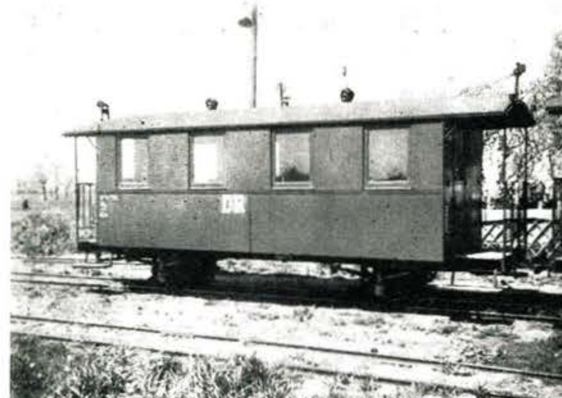


Bild 3 Zweiachsiger Personenwagen 1. und 2. Klasse mit gekoppelten Fenstern und Polsterung in der 1. Klasse



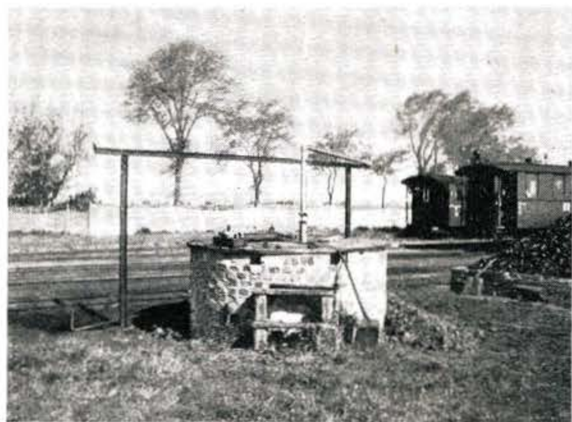


Bild 4 Romantisch wie der Zauberbrunnen der Frau Holle: das Pulsometer im Bahnhof Fährhof



Bild 5 Die Lok 99 4652 — früher bei den Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen — beim Rangieren im Bahnhof Fährhof

geruhsam „aufsaugen“ können. Zuerst wird natürlich das weitere Transportmittel genauer betrachtet: die niedlichen zweiachsigen Personenwagen (Bild 2). Ehrfürchtig bestaunen wir eine große weiße Eins an der Wagenwand: 1. Klase (Bild 3)! — Weich gepolstert, Gepäcknetze, Ohrenlehne usw. Diese zwei Abteile haben sogar gekoppelte Fenster wegen der guten Aussicht. Die Tür des Gepäckwagens steht offen. Nanu, eine Ankerwinde? Aber nein, man fährt ja noch mit der guten alten Heberleinbremse! (Im Erzgebirge sagt man daher auch „Bindfadenbahn“). Der Raum für den Zugführer wirkt wie ein Miniaturbüro. Daneben ist dann sogar noch Platz für die Toilette.

Das ganze Züglein besteht erst aus drei Personenwagen und dem Gepäckwagen. Die Anschriften an den Wagen verraten, daß jeder Wagen einen Achsstand von 4,0 m und eine Länge über Mittelpuffer von 8,3 m hat. Die Güterwagen, von denen nur wenige über eine Handbremse verfügen, sind noch kürzer: Achsstand 3,5 m, LüP 6,0 m.

Bild 6 Die Lok 99 4602 ist eine der ältesten Maschinen auf der Strecke Fährhof—Altenkirchen



Jetzt endlich, nachdem alle Güterwagen am diesseitigen Ufer wieder beisammen sind, kann sich die kleine Schlepptenderlok eine Ruhepause gönnen. So rollt sie zur „Bewässerungsanlage“ und ergänzt erst einmal den zur Neige gehenden Wasservorrat, während der Heizer mit dem Entschlacken beschäftigt ist. Das Wasser wird aus einem runden gemauerten Brunnen (Bild 4) entnommen, aus dessen hölzerner Abdeckung der eigentliche Wasserkran herausragt. Da dieser etwas gebrechlich ist, wird er kurz vor dem Auslauf durch eine Auflageschiene gestützt. Die Lok muß sich das Wasser aus dem Brunnen mittels Dampfdruck über ein Gelenkrohr selbst hochpumpen.

Durch so viele neue Eindrücke abgelenkt, kommen wir erst jetzt dazu, die Lok etwas genauer in Augenschein zu nehmen. Erfreut erkennen wir in ihr eine gute alte Bekannte, die „Kaffeemühle“ von Dahme (Lok 99 4652 — Bild 5), die von den ehemaligen Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen nach Einstellung des Reiseverkehrs zusammen mit ihren beiden Schwestern, die Loks 99 4651 und 99 4653, im Jahre 1964 hierher übersiedelte. Die drei Cn2-Lokomotiven der Gattung K 33.6 mit 750 mm Spurweite haben Außenrahmen und zweiachsige Schlepptender; die Loks sind noch verhältnismäßig jung (Baujahre 1941 bis 1944).

Bedeutend älter ist dagegen ihre abgelöste Kollegin, die Lok 99 4602 (Bild 6), die jetzt als Reservelok im Fährhofer Lokschuppen steht. Diese kleine Bn2-Lok der Gattung K 22.6 erblickte bereits 1912 bei Vulcan das Licht der Welt und hat also bei der Kleinbahn über 50 Jahre lang treue Dienste geleistet. Wir blikken durch das Stirnwandfenster des kleinen Lokschuppens, der direkt neben dem „Empfangsgebäude“ aus Wellblech steht, und sehen sie dort im Halbdunkel stehen.

Da sich inzwischen die Lok mit sechs Güterwagen vor den Zug gesetzt hat, suchen wir uns einen schönen Platz in einem der Wägelchen. Damit einem während der Fahrt nichts von der Eisenbahn und der Landschaft entgeht, setzten wir uns ins letzte Abteil. So haben wir auch den Blick nach hinten frei und können in Kurven den ganzen Zug übersehen. Bei herrlichem Wetter — es ist Juni — öffnen wir sogleich das Fenster, und so können wir die Fahrt in vollen Zügen genießen.

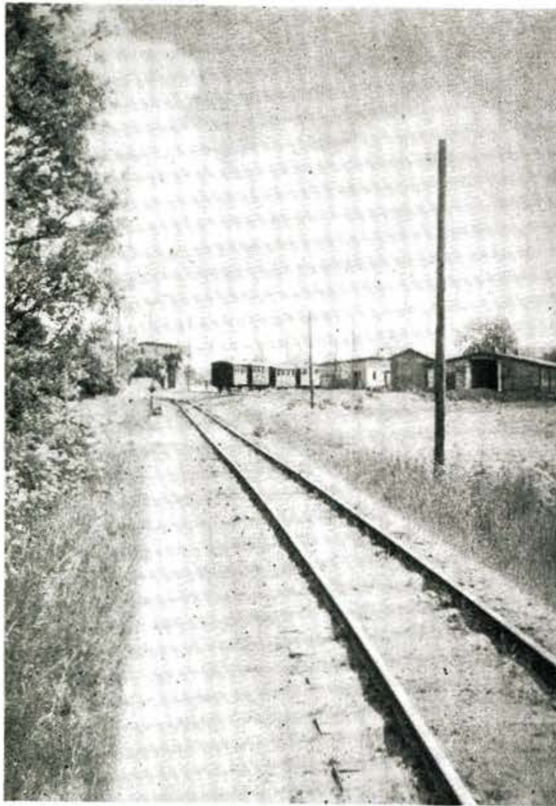


Bild 7 Nur noch wenige Meter sind es bis zum Bahnhof Altenkirchen, der menschenleer in der Mittagshitze liegt

Quietschend drehen sich die Umlenkrollen der Seilbremse; die Gewichte werden angehoben. Ein kurzer Pfiff – und mit dem Tender voraus verläßt die Lok mit ihrem Zug den ewig windigen Bahnhof Fährhof, auf dessen Gleisharfen einige Verstärkungswagen einsam zurückbleiben. Kurz hinter dem Bahnhof führt die stählerne Straße unter Ausnutzung des zulässigen Mindestradius sofort ostwärts, um für etwa 2 km dem Ufer des Breetzer Boddens zu folgen. In Schlangenlinien windet sich das Züglein in grüner und blauer Einsamkeit immer hart an der Waterkante entlang, so daß wir eine wundervolle Aussicht haben über das leicht im Wind kräuselnde Wasser hinüber nach Möven-Ort und Breetz. Linker Hand dehnen sich weite Wiesen, in denen kleine verkrautete Tümpel blinken. Ein einziger Telefondraht, von Mast zu Mast schwingend, ist unser ständiger Begleiter. Die Sonne hat anscheinend noch einmal „nachgelegt", und so „braten" wir, während wir den Möwen nachblinzeln, als lägen wir irgendwo am Strand.

Der Abschied vom Bodden kommt plötzlich, und in Schräglage geht es dem Dorf Woldenitz zu. Da wird unvermittelt das Seil gelockert – schon schnurren die Bremsen. Eine „La-Stelle" wird passiert. Braungebrannte Männer wechseln Schwellen aus. Dann steigert sich das Klappklapp an den Schienenstößen wieder, und mit langgezogenem Pfeifen rollen wir in den Bahnhof Woldenitz, wo der Zug schon mehr oder weniger sehnsüchtig von einer Schar Schulkinder erwartet wird. Auch hier – wie an fast allen Stationen der Kleinbahn – ist das Empfangsgebäude ein Wellblechschuppen, der neben der Wartehalle auch einen Fernsprecher beherbergt.

Weiter geht die romantische Fahrt sozusagen auf dem Sommerweg einer kleinen Landstraße, begrenzt von einem Rapsfeld, dessen leuchtendes Gelb sich am nahen Horizont mit dem Lichtblau des Himmels vereinigt.

Nachdem die dicht aufeinander folgenden Haltepunkte Schmantevitz und Bohlendorf, an denen weitere Schüler zustiegen, hinter uns liegen, verläßt der Schienenstrang die Landstraße und entscheidet sich für einen Feldweg, der ihn nach Wiek führen soll.

Von den Kindern erfahren wir, daß die Schmalspurbahn ihr tägliches Verkehrsmittel zum Schulbesuch in Wiek ist und sogar ein Zugpaar täglich für sie zwischen Wiek und Fährhof verkehrt – ausgenommen in den großen Ferien. Während sie lachen und streiten und einige mit abwesendem Blick schnell noch russische Vokabeln pauken, kommt schon die turmlose gotische Kirche Wieks in Sicht. Das heißt, turmlos ist nicht ganz richtig, nur hat man den Glockenturm wegen der Stürme in dieser Gegend vorsichtshalber nicht auf, sondern neben die Kirche gesetzt. Mit warnendem Pfeifen kreuzt nun unser Zug die von Fährhof kommende Chaussee und rumpelt kurz darauf in den kleinen Hafenbahnhof unmittelbar am Wieker Bodden. An den Kais liegende Fischkutter, kleine Speicher mit Anschlußgleisen und der berühmte Teergeruch geben dem Hafen das Gepräge. Über das gegenüberliegende Ufer, den Bug, hinweg grüßt die Insel Hiddensee mit Dornbusch und Leuchtturm herüber. Unsere Lok muß hier einige Rangierarbeiten erledigen. Es ist also mit einem etwas längeren Aufenthalt zu rechnen. Die jugendlichen Fahrgäste sind schon im Eiltempo verschwunden. So entspinnt sich jetzt mit dem Zugschaffner, der hier bestens Bescheid weiß, „so'n richt'jen lütten Klöhn". In gemütlichem norddeutschem Dialekt erfahren wir, daß ein Stück weiter noch eine zweite Strecke abzweigte, die über Dranske bis zur Lotsenstation und dem Posthaus auf dem Bug führte. Als Folge des ersten Weltkrieges mußte sie jedoch abgebaut werden. Doch bis nach Kuhle – einige Kilometer vor Dranske – fuhr man noch vor mehreren Jahren. Da die Strecke aber besonders unrentabel war, wurde sie stillgelegt und die Gleise entfernt. Auf der neuen Straße nach Dranske wurde der Kraftverkehr zum neuen Verkehrsträger.

Die Lok hat sich inzwischen wieder vor den Zug gesetzt. Nach einem „na dann woll'n wi man wedder" und dem Pfiff des Schaffners geht es nun weiter am hier recht brackigen Wasser entlang. Aber bald wendet sich der Schienenstrang endgültig ab. Zu beiden Seiten breitet sich blühende Wiese, und hohe Schafgarbe

Bild 8 Einige Fahrgäste warten auf dem Bahnhof Altenkirchen geduldig auf die Abfahrtzeit. Als am 21. Dezember 1896 der erste Zug hier einlief, war trotz Winter und Kälte sicherlich mehr Betrieb



säumt die Strecke. Der von hier aus sich nach Dranske schlängelnde Feldweg trägt noch die Spuren des einst liegenden Gleises. Voraus taucht wieder die Chaussee nach Altenkirchen auf. Durch das noch nicht voll entfaltete Laub wirkt die Baumreihe wie Filigran. Schöne Straßen hat Rügen, doch ist dabei aber keinesfalls deren Zustand gemeint. Gleich hinter der Straße wird der Bahnhof Lüttkevitz durchfahren. Auf dem Nebengleis hält ein kleines Ungeheuer seinen Sommerschlaf: ein Schneepflug. Von hier ab spiegelt die Streckenführung so recht die „Machtkämpfe" zwischen der Bahn und den ehemaligen Herren des Landes wider. Kein Stück brauchbaren Landes wurde geopfert, so daß die Strecke sich in Schlangenlinien an Feldrändern und kleinen Bauminseln entlangwinden muß. Uns stört das aber nicht weiter, im Gegenteil, so etwas gehört nun mal zur Kleinbahn und eröffnet immer wieder neue Blicke in die schöne Landschaft. Allerorten ducken sich Schilfdächer unter ihren Hausbaum. Rechts kommt das Gut Lanckensburg ins Blickfeld. Es sieht wirklich wie eine Burg aus: rote Mauern und Dächer, umgeben von einem Wall mächtiger Bäume. Ein Weg führt von dort her zur Strecke, wo laut Kursbuch und Wanderkarte ein Haltepunkt sein soll. Es ist aber beim besten Willen nichts Derartiges zu entdecken. So schlängelt sich der Zug

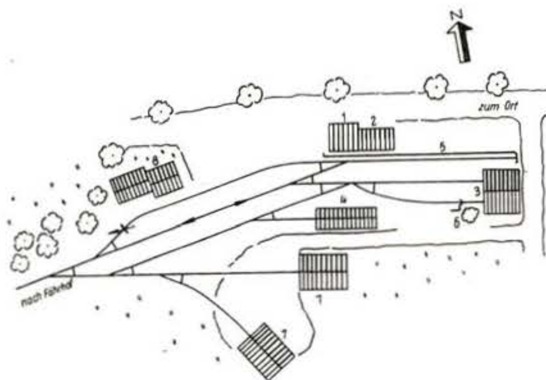


Bild 9 Lageplan des Bahnhofs Altenkirchen:
1 Fahrkartenausgabe und Güterabfertigung, 2 Stückgutschuppen, 3 Lokschuppen, 4 Triebwagenschuppen, 5 Laderampe, 6 Kohle, 7 Lagerschuppen für Dünger usw., 8 Wohnhaus (bahneigen)

weiter, bis kurz hinter einer Kurve plötzlich die Bremsen schnurren. Noch ein Klappern über ein paar Weichen, und schnaufend hält die Lok. Endstation – Altenkirchen! (Bilder 7, 8 und 9).

Neugierig klettern wir aus unserem „Puppenwagen". Wir stehen auf dem nördlichsten Bahnhof der Deutschen Reichsbahn! Dieser ist zwar recht winzig geraten, aber das ist ja gerade nach unserm Geschmack. Eine Wellblechbude ist auch hier als Güterschuppen vorhanden, erweitert durch einen kleinen Massivbau, in dem die Fahrkartenausgabe und die Güterabfertigung untergebracht sind. Dann ist da noch ein zweiständiger Lokschuppen (Bild 10), eine „Wasserstation", einige größere Schuppen, in die Anschlußgleise hineinführen und auch ein Triebwagenschuppen. Früher konnte man mit einem vierachsigen Triebwagen mit zweiachsigem Anhänger ohne aus- oder umzusteigen über die Wittower Fähre in 100 Minuten nach Bergen fahren. Doch der Aufwand lohnt heutzutage nicht mehr. Die Leute



Bild 10 Der alte Lokschuppen in Altenkirchen ist das nördlichste Bauwerk der Deutschen Reichsbahn

fahren lieber mit dem Bus – auf der Straße geht es eben schneller.

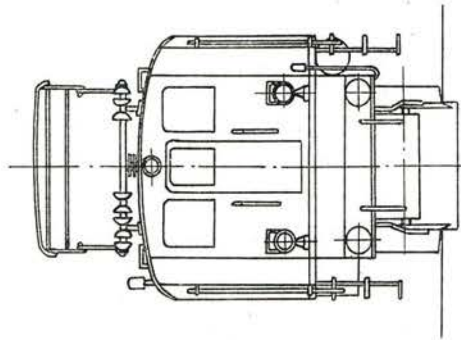
Langsam schlendern wir zum Lokschuppen. Die „Bekohlungsanlage" besteht aus einem Kohlenhaufen und einem Förderband. Neben dem Lokschuppen befindet sich an einer Rampe ein Ladegleis, mit dem es wiederum eine besondere Bewandtnis hat: es ist unzweifelhaft das „allernördlichste Stück Reichsbahn" mit dem dazugehörigen Prellbock, vor dem wir nun ehrfurchtsvoll wie vor einem Denkmal aus alter Zeit stehen. Doch da kribbelt es uns in den Füßen: jetzt wollen wir auch noch den nördlichsten Landzipfel der DDR sehen! Und während wir in Richtung Arkona wandern, freuen wir uns schon auf die Rückfahrt mit der Bimmelbahn, die nun bald nur noch ein Stück Erinnerung sein soll.

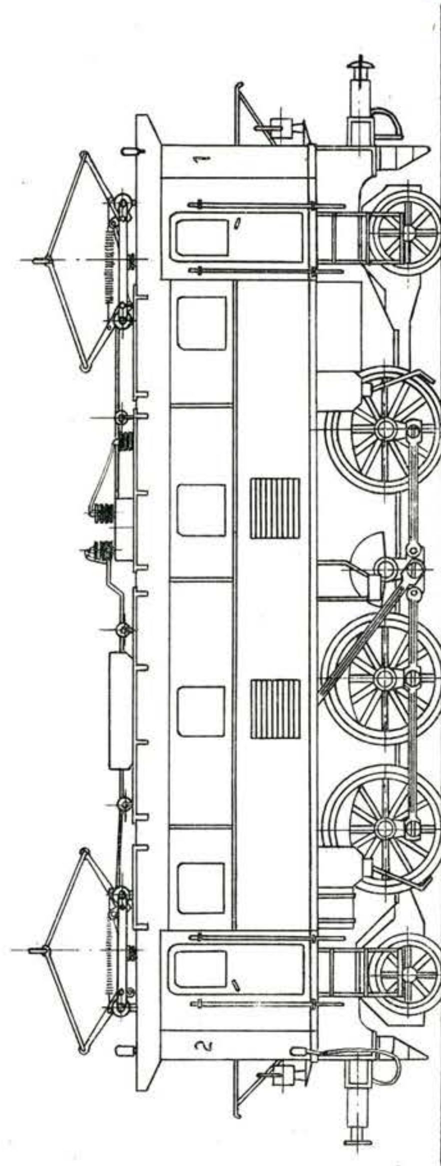
Lothar Nickel, Berlin

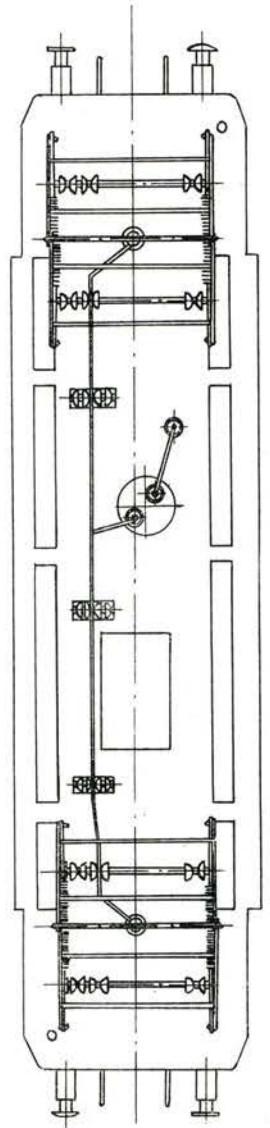


Volkmar Fischer, Jena

Bauplan der elektrischen Personenzuglok E 32 der DR

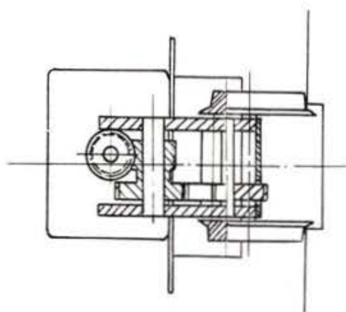




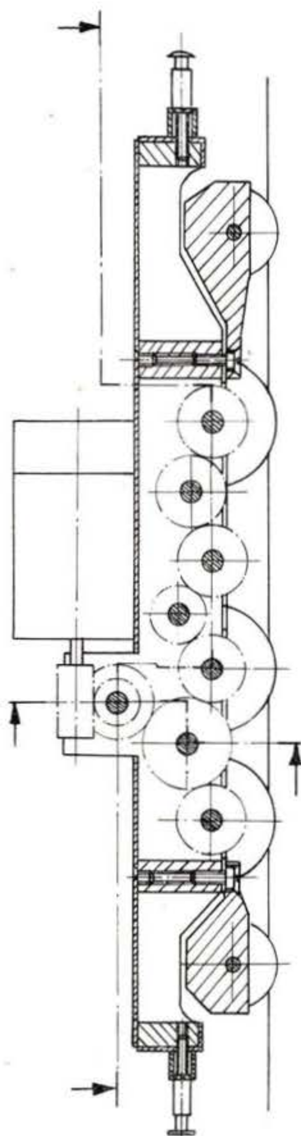


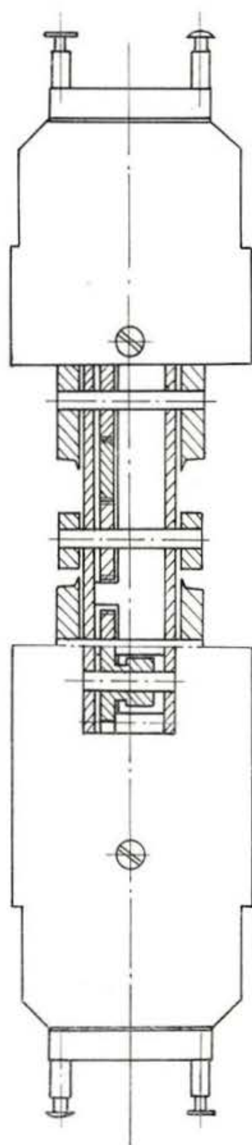
Übersichtszeichnung der Ellok E 32 (Maßstab 1 : 1 für H0)

Die Lokomotiven der Baureihe E 32 wurden 1922 für den leichten Personenzugdienst auf bayerischen Strecken in Auftrag gegeben und von 1924 bis 1926 in Dienst gestellt. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 75 km/h und wurde bei mehreren Loks später auf 90 km/h heraufgesetzt, da die Lokomotiven ruhig liefen und zu keinen Beanstandungen Anlaß gaben. Der Antrieb erfolgte über Vorgelege, Blindwelle durch Stangen. Wegen ihres einfachen Aufbaus ist die Lok gut für den Nachbau geeignet. Dieser bereitet auch dem unerfahrenen Lokbastler keine unüberwindbaren Schwierigkeiten. Als Radsätze können die der Gützold-Loks BR 24 oder 64 oder der Piko-Lok BR 50 verwendet werden. Für die Laufradsätze eignen sich ebenfalls die der BR 24 oder 64. Das Getriebe wird als Schnecken- und Stirnradgetriebe ausgeführt. Um keine zu hohen Genauigkeitsforderungen beim Getriebebau zu stellen, wird der Modul m = 0,5 gewählt. Als Motor ist der rechteckige Pikomotor zu verwenden, der gut unterzubringen ist. Es ist auch möglich, andere Motoren einzubauen. Hierbei muß dann das Getriebe entsprechend angepaßt werden. Die Übersetzung beträgt 1 : 16, wobei diese schon durch die Schneckenstufe vorhanden ist. (Hier ist der Modul m = 0,4). Sämtliche Achsen werden angetrieben, ebenso die Blindwelle. Hierdurch sind etwas größere Toleranzen beim Zusammenbau der Treibstangen zulässig. Für den Rahmen ist Blech 1,5 mm vorgesehen, um genügende Steifigkeit und auch ein angemessenes Gewicht zu erhalten. Für das Gehäuse verwendet man Blech 0,4 mm. Die Stromabnehmer können den beim Vorbild verwendeten Stromabnehmern mit Glockenisolatoren nachgebildet werden. Es sind aber auch handelsübliche verwendbar. Das Verglasen der Fenster und das Anbringen von Scheibenwischern erhöhen das modellmäßige Aussehen.



Schnittdarstellung und Getriebe der Ellok E 32 (Maßstab 1 : 1 für H0)

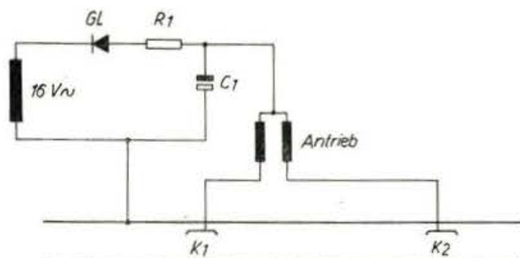




Dauerstrombetrieb bei Weichen- und Signalantrieben für Momentschaltung

Seit einiger Zeit ist an den Modellweichen der Firma Pilz ein neuer Antrieb montiert. Trotz der guten Funktion dieser Neukonstruktion hat mich schon lange das Fehlen von Endlagenschaltern beschäftigt. Da ich durch den bisherigen Hruska-Antrieb in der Lage war, durch die Stellung des Kippumschalters, der zur Weichenstellung benutzt wurde, die Stellung des Antriebs zu erkennen, so geht dies jetzt nicht mehr in der gewohnten Form. Eine Rückmeldung durch Lampen wollte ich nicht zusätzlich installieren.
Die Stromaufnahme der Magnetspulen des Pilzantriebs beträgt etwa 500 mA. Der Umschaltstromstoß darf normalerweise nicht länger als drei Sekunden dauern, da sonst die Erwärmung des Spulendrahtes so groß wird, daß er zerstört wird. Durch die in den Bildern 1 und 2 gezeigte Schaltung wird eine Strombegrenzung auf 40 bis 60 mA erreicht. Die Funktion sei am Bild 1 erläutert.
Nach dem Einschalten ladet sich C_1 über R_1 auf. Nachdem z. B. Kontakt K_1 geschlossen wird, bricht die Spannung durch die erfolgende Überbrückung durch eine Spule des Magnetantriebs zusammen. Die Ladung von C_1 reicht aber aus, den Antrieb zu betätigen. Der Strom von 40 bis 60 mA, welcher anschließend noch durch die Spule fließt, bringt den Spulendraht nicht zu einer nennenswerten Erwärmung. Das gleiche gilt, wenn K_2 geschlossen wird. Der Kontakt darf aber frühestens drei Sekunden nach der ersten Schaltung betätigt werden. Dies kann aber auch viele Stunden danach erfolgen. Die Schaltung im Bild 1 ist für Gleiskontakte gedacht,

Bild 1



durch die vom fahrenden Zug aus die beschriebenen Weichenantriebe betätigt werden können, ohne daß das Risiko des Durchbrennens besteht, wenn versehentlich eine Lok auf dem Kontaktgleis stehenbleibt. Selbstverständlich können auch Formsignale z. B. der Firma Dietzel damit betätigt werden. Sollte einmal bei einem Magnetartikel der Antrieb nicht richtig die Endstellung einnehmen, dann kann dies durch Vergrößerung von C_1 erreicht werden.
Im Bild 2 ist die Schaltung für die Betätigung mittels Kippumschalter skizziert. Die Verdoppelung der Bauelemente ist wegen der Aufladezeit von drei Sekunden

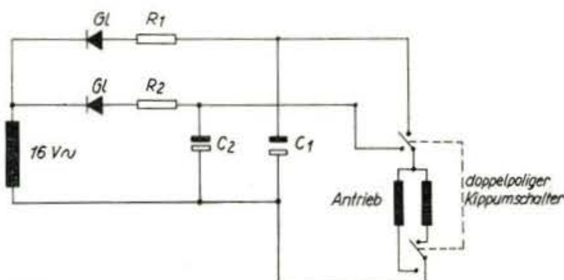


Bild 2

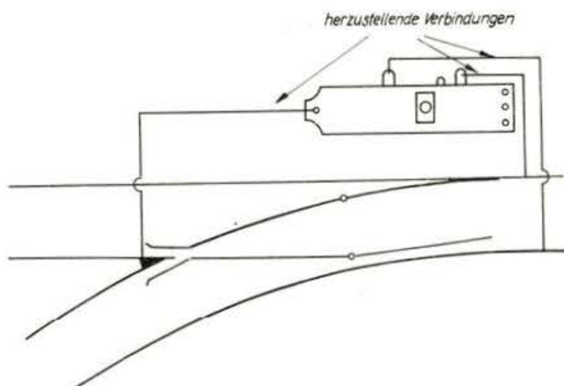
von C nötig. Der Kippumschalter hat eine weit kürzere Schaltzeit, die nicht veränderbar ist.
Beim Antrieb der Firma Pilz ergeben sich folgende Bauelemente-Werte: R_1 und R_2 200 Ohm 1 W; C_1 und C_2 500 μF 25 V=; der Gleichrichter kann ein Germanium-Flächengleichrichter Gγ 100 (alte Bezeichnung 0γ 101) sein. Bedeutend billiger ist es aber, wenn man sich einen Radio-Gleichrichter 250 V/60 mA aus der neuesten Fertigung kauft, diesen demontiert und dann eine Platte an Stelle des Gγ 100 verwendet.
Zusammenfassend kann gesagt werden, daß nun auch für die Anhänger von Formsignalen und entsprechenden Automatikschaltungen ein Problem weniger besteht. Außerdem ist diese Schaltung billiger als eine mit Relais.

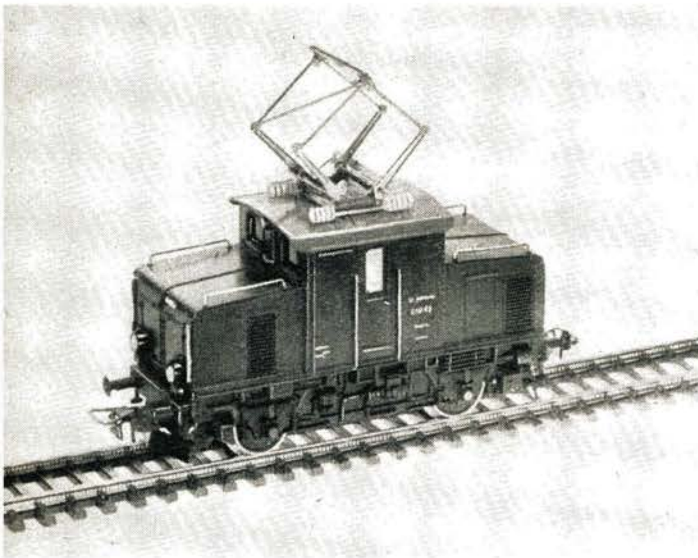
Ekkehard Greifzu, Erlau/Sa.

Gleichmäßige Lokfahrt durch neuen Pilz-Weichenantrieb

Jeder Modelleisenbahner wird sich wohl schon über das Stehenbleiben seiner Lokomotiven auf den Weichen geärgert haben. Das kommt daher, daß die Weichenzungen nicht fest genug an den Außenschienen anliegen und deshalb die Strecke bis zum Herzstück stromlos ist. Diese Entfernung ist so groß, daß die Loks stehenbleiben, wenn man den Tender nicht mit zur Stromaufnahme eingerichtet hat. (Bei Tenderlokomotiven ist das ja sowieso nicht möglich.) Da ich auf ein Gleisbildstellwerk verzichte, kann ich die für die Rückmeldung vorgesehenen Kontakte des neuen Pilz-Weichenantriebs dazu verwenden, sie mit dem Herzstück und die beiden Lötfähnchen mit je einer Außenschiene zu verbinden (siehe Skizze). Dann wird also der Strom von der entsprechenden Außenschiene über den Antrieb zum Herzstück fließen und umgekehrt, so daß die Loks gleichmäßig weiterfahren. Hoffen wir, daß die Firma Pilz noch weitere Schaltmöglichkeiten einbaut, so daß außer der Rückmeldung auch noch eine Abhängigkeit der Signale erreicht werden kann.

Heinz Finzel, Mittelbach



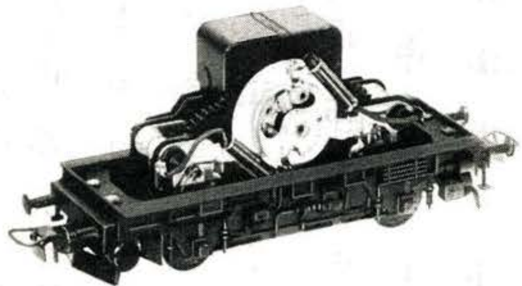


FRITZ HORNBOGEN, Erfurt

Modellbahnlok-Steckbrief

E 69, VEB Piko, Nenngröße H0

Länge über Puffer	106 mm
Achsstand	49 mm
Breite	37 mm
Höhe	52 mm
Masse	185 g
Kleinster befahrbarer Bogenhalbmesser	380 mm
Achsfolge (Soll)	Bo
angetriebene Achsen	2
Fahrbetrieb	Gleichstrom
Kupplung	isoliert
Nennspannung	12 V
Funkentstörung	durchgeführt
niedrigste Fahrspannung	siehe Diagramm a
Geschwindigkeit bei niedriger Fahrspannung	siehe Diagramm a
Geschwindigkeit bei Nennspannung	siehe Diagramm a
Regelbereich	siehe Diagramm a
Zugkraft in der Ebene	siehe Diagramm b
Zugkraft in verschiedenen Steigungen	siehe Diagramm b
Stromaufnahme bei Lokleerfahrt	70 mA
Fahrbügellage, hoch	81 mm
Fahrbügellage, niedrig	65 mm
Datum	26. 5. 1966

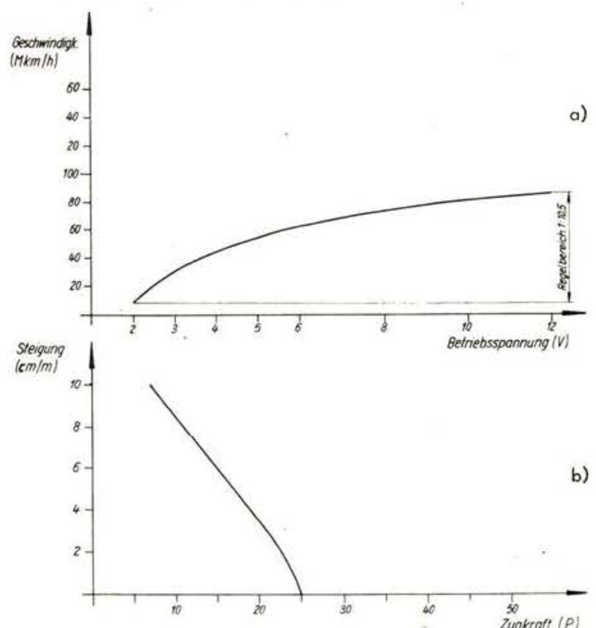


Die Motorkonstruktion ist in den Blechrahmen einbezogen, der wiederum in einem Thermoplastteil sitzt, das den äußeren Rahmen mit den Pufferbohlen darstellt. Beide Achsen werden über Stirnradgetriebe angetrieben. Die Stromversorgung des Motors erfolgt über beide Achsen, wobei eine Achse mittels der Radschleiffedern und Langlöcher federnd gelagert ist.

Die Lok hat keine Beleuchtung. Das Thermoplastgehäuse wird durch eine Schnappverbindung am Rahmen gehalten. Der Stromabnehmer (Fahrbügel) ist spannungsführend.

(Anmerkung: Die in den Diagrammen angegebenen Werte sind Durchschnittswerte mehrerer Triebfahrzeuge. Aus Fertigungstoleranzen, die sich durch die Hintereinanderfolge von Motor, Getriebe und Lauf der Radsätze summieren, sind Abweichungen von etwa 25 Prozent möglich. Die Zugkraftleistung wurde mittels Umlenkrolle bei trockener und vernickelter Schiene und blanken Rädern ermittelt. Auch hier können die gleichen Toleranzen wie oben auftreten.)

Geschwindigkeits- und Zugkraftdiagramme



Ing. HANS WEBER, Berlin

Eigentumsbezeichnungen und Strecken der Eisenbahnen in den USA

Die Bahnen der europäischen Länder haben heute jeweils ein Kennzeichen, das an den Fahrzeugen ersichtlich ist und eindeutig den Eigentümer, nämlich den entsprechenden Staat, erkennen läßt. Bei den Eisenbahnen in den USA bestehen völlig andere Verhältnisse als bei den europäischen Eisenbahnen. Oft werden in Fachzeitschriften Angaben gemacht oder Bilder gezeigt, aus denen nur die mehr oder weniger bekannten Kennzeichen der Eisenbahngesellschaften in den USA zu entnehmen sind, ohne daß weitere Einzelheiten über die volle Namensbezeichnung der entsprechenden Gesellschaft genannt werden. Diese sind dann sicherlich nicht bekannt, da in den USA sehr viele Bahngesellschaften bestehen, die alle ihre eigenen Kennzeichen haben. Besonders bei Dieselloks und Güterwagen sind diese weithin sichtbar an den Stirn- oder Seitenwänden angebracht. In den USA gibt es heute etwa 530 Eisenbahngesellschaften, die voneinander unabhängig und in Privatbesitz sind.

Im Gegensatz zu unseren europäischen Staatsbahnen ist bei den amerikanischen Eisenbahnen bemerkenswert, daß dort die einzelnen Gesellschaften mit ihren Linien nur bestimmte Gebiete des Landes befahren. So verkehrt zum Beispiel die „PRR" („Pennsylvania Railroad") in den Oststaaten Pennsylvania, Delaware, Maryland, Ohio, Indiana, West-Virginia und Michigan mit Verbindungen zu den Städten New York, Cleveland und Buffalo im Norden, Chicago, St. Louis, Louisville und Cincinnati im Westen, sowie Washington, Winchester, Fort Monroe und Atlantic City im Südosten.

Das Streckennetz der legendären und berühmten „UP" („Union Pacific") liegt dagegen in den Mittel- und Weststaaten Illinois, Iowa, Missouri, Minnesota, Kansas, Nebraska, Colorado, Wyoming, Montana, Idaho, Uhta, Oregon, Washington, Nevada und California. Mit den im Bild 1 gezeigten Verbindungen der Städte St. Paul, Chicago und St. Louis im Osten über Omaha, Denver und Ogden bis Seattle, Portland, San Francisco und Los Angeles im Westen gehört dieses Streckennetz zu den größten der Welt. Die sich an das soeben genannte Gebiet südlich anschließenden Staaten Arkansas, Oklahoma, Texas, New Mexico, Kansas, Colorado und Arizona werden vor allem von der „AT & SF" („Santa Fe") befahren. Sie verbindet die Städte Chicago, Fort Worth, Dallas, Galveston im südöstlichen Teil über Denver, El Paso der Mittelstaaten bis Phoenix, San Francisco, Los Angeles und San Diego im Westen (Bild 2).

Bild 1 Bereich des Streckennetzes der Union-Pacific-Railroad



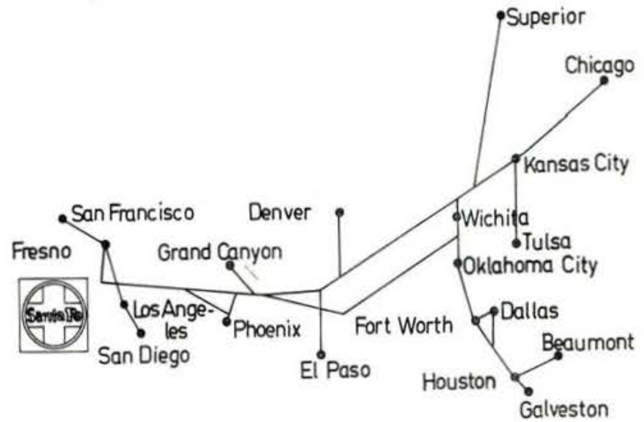


Bild 2 Bereich des Streckennetzes der Santa-Fe-Railroad

Der Eisenbahnverkehr zum Beispiel auf Long Island, ostwärts von New York, wird ausschließlich von der „LI" (Long Island Railroad) durchgeführt, während das Gebiet der Nordoststaaten der USA entlang der Atlantikküste, wie New York, Connecticut, Rhode Island, Massachusetts von der „NY NH & H" (New York, New Haven and Hartford Railroad) befahren wird. Diese Verbindungen reichen von den Städten New York, New Haven, Providence bis Boston und bis Maybrook, Springfield und Worcester.

Aus den Beispielen der genannten Eisenbahngesellschaften ist zu ersehen, daß das Betriebsgebiet der Bahnen meistens schon aus den Namen zu erkennen ist, der den Sitz der Gesellschaften oder deren Fahrbereich beinhaltet. Von den meisten Gesellschaften wird neben dem Eigentumskennzeichen in Buchstabenform vielfach noch ein spezielles Symbol verwendet (Bild 3), das ebenfalls meistens weithin sichtbar an den Fahrzeugen angebracht ist.

Im Gegensatz zu den vielen Eisenbahngesellschaften in den USA gibt es in Kanada – abgesehen von einigen Bahnen, die von Grubengesellschaften betrieben werden – lediglich die in Staatsbesitz befindliche „CNR" („Canadian National Railways") und die private „CPR" („Canadian Pacific Railroad"), die das Streckennetz in Kanada gemeinsam befahren.

In der folgenden Aufstellung werden einige der Eigentumskennzeichen der bekanntesten Bahngesellschaften in den USA aufgeführt.

Eigentums-kennzeichen	Name der Eisenbahn-gesellschaft
A & WP	Atlanta and Westpoint
ACL	Atlantic Coast Line
AT & SF	Atchison, Topeka and Santa Fe
B & M	Boston and Maine
B & O	Boston and Ohio
C & NW	Chicago and North Western
C & EI	Chicago and Eastern Illinois
C & O	Chesapeake and Ohio
C & S	Colorado and Southern
CB & Q	Chicago, Burlington and Quiney
CGW	Chicago Great Western
CNI	Central of New Jersey
C of G	Central of Georgia
CRI & P	Chicago, Rock Island and Pacific

Eigentums-kennzeichen	Name der Eisenbahn-gesellschaft
CM & St P	Chicago Milwaukee & St. Paul
CV	Central Vermont
D & H	Delaware and Hudson
D & RGW	Denver and Rio Grande Western
DL & W	Delaware, Lakawana & Western
DW & P	Duluth, Winnipeg & Pacific
Erie	Erie RR
GN	Greath Northern
GT	Grand Trunk
IC	Illinois Central
LV	Lehigh Valley
LI	Long Island
MC	Maine Central
Ma & Pa	Maryland and Pennsylvania
M & IB & B	Missouri & Illinois Bridge & Bolt
MKT	Missouri Kansas Texas
N & W	Norfolk and Western
N de M	Nationale de Mexico
NP	Northern Pacific
NYC	New York Central
NY NH & H	New York, New Haven and Hartford
PRR	Pennsylvania RR
QC	Quebek Central
SP	Southern Pacific
T & P	Texas and Pacific
T & RGW	Texas & Rio Grande Western
UP	Union Pacific
WP	Western Pacific
WAB	Wabash
W of A	Western of Alabama
WM	Western Maryland









Bild 3 Symbole einiger großer Bahngesellschaften in den USA und Kanada

Wenn uns heute diese Vielzahl an Eigentumsbezeichnungen etwas eigenartig erscheint, so darf doch nicht vergessen werden, daß es in den Gründer- und Entwicklungsjahren des deutschen Eisenbahnwesens bis etwa 1870 ebenfalls viele private Eisenbahngesellschaften gab, wie zum Beispiel die Berlin-Stettiner –, Magdeburg-Halberstädter –, Hannover-Altenbekener –, Köln-Mindener –, Berlin-Potsdamer –, Berlin-Görlitzer –, Cottbus-Großenhainer –, Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft. Durch die 1871 abgeschlossene Verstaatlichung der Privatbahnen bestanden dann bis kurz vor dem ersten Weltkrieg noch die acht deutschen Länderbahnen in Preußen-Hessen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg, Oldenburg und Elsaß-Lothringen.

Bei den Länderbahnen war es damals ebenfalls üblich, die Kennzeichen des Eigentümers an den Fahrzeugen oder in den Fenstervorhängen und Wagenpolstern anzubringen. Der Reisende konnte sich also genau informieren, ob er zum Beispiel mit einem Fahrzeug der KPEV (Königlich-Preußischen Eisenbahnverwaltung) oder der KSStEB (Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn) durch die Lande fuhr.

Ein Urlaubserlebnis

Eine Genehmigung der Rbd Dresden ermöglichte es mir, eine Tagesschicht auf dem Führerstand der Lok E 94 115 mitzufahren. Sie förderte den D 145 von Reichenbach über Zwickau nach Karl-Marx-Stadt Hbf. Dort wurde die Ellok abgekuppelt; sie fuhr dann nach Karl-Marx-Stadt/Hilbersdorf, um dort einen Güterzug nach Zwickau zu übernehmen.
Zunächst wurde die Ellok auf einem der Gleise abgestellt. Lokführer und Beimann machten sauber, und ich sah mich etwas um und bemerkte auf dem Nachbargleis, vielleicht 15 m vor einem abgestellten Güterzug, eine kleine gelb-rot-schwarz gespritzte Diesellok, sehr modern, eine Art verkleinerte V 60. Sie sah gegen die E 94 geradezu winzig aus.
Als sich der Lokführer und dessen Beimann meinen Betrachtungen anschlossen, kam die Aufsicht hinzu und eröffnete uns, daß wir „das Ding" mit dem Güterzug nach Zwickau mitnehmen müßten. Sofort protestierte der Lokführer: „Wir reißen ‚das Ding' auseinander!" An einem Schild sahen wir, daß die Lok zu einer Ausstellung sollte.
Die Rangierer empfahlen nun, erst einmal zu prüfen, ob sich die Räder der Diesellok überhaupt drehen würden. Die E 94 fuhr auf das Nachbargleis und stieß sanft gegen die Puffer der Diesellok. Diese kam nun langsam ins Rollen und wurde an den Güterzug gedrückt und gekuppelt. Und die Räder hatten sich gedreht!
Wir konnten dann kaum die Abfahrt erwarten. Als es endlich losging, haben wir die kleine Lok nicht auseinandergerissen! Die Fahrt nach Zwickau war fast eine Sensation. Überall sahen wir an den Stellwerken offene Fenster, und Eisenbahner schauten nach dem seltsamen Transport. Auch die Schrankenposten sahen nur auf „das gelbe Ding" hinter der großen Ellok.

Die kleine Diesellok haben wir gut nach Zwickau gebracht. Nachdem der Güterzug auf dem „Berg" abgestellt worden war, schoben wir sie noch bis vor das Bw Zwickau.

Für mich als Nichteisenbahner, aber Modelleisenbahner, war die Fahrt mit der Ellok E 94 115 ein großes Erlebnis, dieser „eigenartige" Transport jedoch zusätzlich eine schöne Erinnerung.

Rolf Löser, Neubrandenburg



Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat – wer braucht?“ sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Berlin

Neuer Leiter der Arbeitsgemeinschaft 1/12 ist ab sofort Herr H. Caseler, 1058 Berlin, Dimitroffstr. 50. Zusammenkünfte der AG finden jeden Montag um 18.30 Uhr statt, zu denen auch Gäste herzlich willkommen sind.

Berlin

27. November 1966, 10 Uhr, 1058 Berlin, Dimitroffstr. 50 (15. Oberschule, Aula): „Forum der Berliner Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn“. Veranstalter: BV-Berlin, ZAG 1/5 und die Berliner Arbeitsgemeinschaften.

Berlin

Alle nicht organisierten Freunde der Nenngröße N bitte bei der AG E 44, 1058 Berlin, Lychenerstr. 18 zwecks Bildung einer selbständigen Arbeitsgemeinschaft melden.

Gardelegen

Unter der Leitung von Herrn Hans-Joachim Sonnenberg, Bertolt-Brecht-Straße 22, hat sich eine neue Arbeitsgemeinschaft unserem Verband angeschlossen.

Ludwigsfelde

Herr Ernst Bartz, Suthener Straße 12, ist Leiter einer neugegründeten Arbeitsgemeinschaft.

Dresden

Die Arbeitsgemeinschaft 3/9 „Modellbahngruppe Dresden“ veranstaltet im Nov./Dez. ihre diesjährige Modellbahnausstellung. In einer Sonderschau werden Teilgebiete der Elektrifizierung der DR dargestellt und in Vitrinen Elloks-Modelle ausgestellt. Die über 30 m² große Anlage der Nenngröße H0 kann im Bahnhof Dresden-Neustadt, Seitenhalle rechts, besichtigt werden. An den Wochenenden, 26./27. Nov., 3./4. Dez., 10./11. Dez. und 17./18. Dez., ist die Ausstellung jeweils samstags von 15.00 bis 19.00 Uhr und sonntags von 10.00 bis 19.00 Uhr geöffnet.

Crottendorf

Die AG 3/28 stellt ihre Ausstellungsanlage (16 m²) an folgenden Tagen der Öffentlichkeit vor:

Sa. 26. 11. 66	So. 27. 11. 66
3. 12. 66	4. 12. 66
10. 12. 66	11. 12. 66
17. 12. 66	18. 12. 66

Öffnungszeiten: Sa. 15.00 bis 19.00 Uhr
So. 13.00 bis 19.00 Uhr

Meißen

Modelleisenbahnausstellung 1966 (AG 3/4) vom 20. 11. bis 27. 11. 66

Öffnungszeiten: werktags 16.00 bis 19.00 Uhr
samstags 13.00 bis 19.00 Uhr
sonntags 10.00 bis 19.00 Uhr

Ahrensfelde

Zur Erhaltung einiger charakteristischer Kleinbahnfahrzeuge (Normal- und Schmalspur) hat sich die Arbeitsgemeinschaft die Aufgabe gestellt

1. Dokumentationsunterlagen über Kleinbahnen (Fotos, Zeichnungen, Schriftstücke, Originale oder Repros) zu sammeln und evtl. ein Kleinbahnmuseum in Berlin aufzubauen.
2. Anfertigung von Kleinbahnmodellen im Maßstab H0
3. Besuch von Schmalspur- und Nebenbahnen.

Alle Arbeitsgemeinschaften mit ähnlich gestellten Aufgaben werden zur gemeinsamen Arbeit aufgerufen. Mitglieder anderer Berliner AG mit Kleinbahn-Interessen sind als Gast und als Mitglieder herzlich willkommen. Arbeitsbesprechungen finden in Berlin (am Bahnhof Ostkreuz) statt. Die Anschrift der AG lautet: Arbeitsgemeinschaft „Kleinbahnfreunde“ Klaus Kieper, 1291 Ahrensfelde, Lindenberger Straße 4.

Leipzig

Die Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“ führt vom 26. 11. bis 18. 12. 1966 im Leipziger Messehaus „Hansa-Haus“ ihre V. Modelleisenbahnausstellung durch. Die Ausstellung ist werktags von 13.00 bis 19.00 Uhr und sonntags von 10.00 bis 19.00 Uhr geöffnet. Auf Grund des zu erwartenden Besucherstromes werden die Arbeitsgemeinschaften um rechtzeitige Anmeldung ihres Besuches gebeten, damit eine Führung und Erläuterung gewährleistet werden kann.

Karl-Marx-Stadt

Am Sonntag, dem 11. 12. und am Sonntag, dem 18. 12. 66, findet in der Zeit von 9.00 bis 12.00 Uhr und von 13.30 bis 19.00 in den Räumen der Arbeitsgemeinschaft, Hilbersdorfer Straße 57, – Übernachtungsgebäude der Deutschen Reichsbahn, 1. Obergeschoß – eine Modelleisenbahnausstellung statt. Fahrverbindung mit Linie 8 der Straßenbahn, Haltestelle Helmholtzstraße. Modellbahnfreunde aus Karl-Marx-Stadt und Umgebung werden gebeten, Selbstbaumodelle für diese Ausstellung zur Verfügung zu stellen; sie können ab Mitte November zu den Arbeitsabenden persönlich abgegeben werden. Weiterhin bitten wir zur Kenntnis zu nehmen, daß eine Änderung der Arbeitsabende wie folgt vorgenommen wurde: mittwochs ab 17.00 bis 21.00 Uhr Anlagen- und Modellbau, donnerstags zur gleichen Zeit Schaltungsbau.

Heidenau

Vom 27. 11. bis 4. 12. 1966 findet im Klubhaus „Otto Buchwitz“ die 3. Modellbahnausstellung des Kreises Pirna statt. Sie ist samstags und sonntags von 10.00 bis 19.00 Uhr und werktags von 15.00 bis 19.00 Uhr geöffnet.

Wer hat – wer braucht?

Biete zum Tausch gegen Fahrzeuge der Firma Rokal TT: Zahlreiches modernstes Fahrzeugmaterial, u. a. Lkw- sowie Pkw-Typen der Firma Matchbox, sowie gegen Fahrzeuge der Firma Zeuke und Wegwerth, 65 Stück Gleisbildschaltelemente mit 24-Volt-Birnen, ein Modellbahnanlagenbuch sowie die Hefte 4–12/1965 des „Modelleisenbahners“ **11/1**

11/2 Suche für Spur 0 Lok der Baureihe 01 (Märklin) Schnellzugwagen, Güterzugwagen und andere Triebfahrzeuge sowie Zubehörteile, evtl. reparaturbedürftig.

11/3 Biete Märklin BR 44, fabrikneu, umgebaut auf 2-Leiter-GS. Beleuchtung am Tender und Originalbeschilderung. Suche Märklin-Lok 3007 evtl. auch andere Lok (Wertausgleich).

Helmut Reinert, Generalsekretär

Wie soll es weitergehen?

Diese Frage bewegt in diesen Tagen die Leiter und die Mitglieder der neugeschaffenen zentralen Arbeitsgemeinschaften. Natürlich kann man sich die Beantwortung sehr einfach machen, indem man auf die §§ 1 und 2 des Statuts unseres Verbandes verweist. Das genügt jedoch nicht. Es geht doch darum, die in den genannten Paragraphen festgelegten Verbindlichkeiten mit Leben zu erfüllen. Grundsätzlich muß gesagt werden, daß der Beschluß des Präsidiums über die Bildung von ZAG richtig ist. Viele der aufgenommenen Mitglieder bringen das auch zum Ausdruck. Einige Freunde erklärten, daß sie durch ihre außerschulische Weiterbildung oder andere Verpflichtungen keine Zeit haben, an der in ihrem Wohnort befindlichen Modellbahngruppe mitzuwirken. Andere verfolgen mit großer Aufmerksamkeit das Geschehen bei der Deutschen Reichsbahn, haben aber kein Interesse am Modellbahnbau usw. Es gilt nun, diese Freunde, ob Modelleisenbahner oder Freunde der Eisenbahn, erfolgreich in das Leben unseres Verbandes einzubeziehen. An dieser Stelle sei gesagt, daß kein Modelleisenbahner die Nase rümpfen sollte über Freunde unseres Verbandes, die nicht unbedingt an einer Modellbahnanlage arbeiten.

Solche und ähnliche Probleme beschäftigten auch die Leitung der AG 3/12 Radebeul, die vorerst mit der Bildung der ZAG Dresden beauftragt ist. Da diese AG neben dem Anlagenbau eine Vielzahl von Sammel- und Interessengebieten hat, haben hier die Mitglieder der ZAG die besten Möglichkeiten, aktiv am Verbandsleben teilzunehmen. Das Kollektiv der Leitung der Radebeuler Arbeitsgemeinschaft sieht es deshalb auch nicht als Mehrbelastung an, wenn nun in Zukunft Freunde betreut werden, die viele Kilometer von den Arbeitsräumen der AG entfernt wohnen. Dazu wurde folgender Arbeitsplan beschlossen:

- Jedes Verbandsmitglied wirbt weitere Freunde für unseren Verband, um besonders an den Wohnorten der ZAG-Mitglieder die Möglichkeit zur Bildung neuer Arbeitsgemeinschaften zu schaffen. Dazu werden den Freunden Werbemöglichkeiten in Form von Schaukästen und Bildmaterial zur Verfügung gestellt.
- Entsprechend dem Interesse des ZAG-Mitglieds wird es mit Fachliteratur, Bildmaterial, Bauplänen und – soweit vorhanden – mit Baumaterial unterstützt. Alle vom Verband gewährten Vergünstigungen werden schnell an die ZAG-Mitglieder weitergegeben bzw. diese durch Rundschreiben davon in Kenntnis gesetzt.
- Leihweise Übersendung von Archivmaterial, Fachbüchern und anderen Unterlagen der AG an die ZAG-Mitglieder.
- Mit den ZAG-Mitgliedern werden persönliche Kontakte aufgenommen (Besuche bei den ZAG-Mitgliedern, gemeinsame Veranstaltungen, besonders Fahrten).
- Die ZAG-Mitglieder unterstützen ihrerseits die Arbeit der AG durch Abgabe von Exponaten für die Sammlungen der AG oder durch Leihgaben für Ausstellungen usw.
- Durch die AG-Leitung wird zu einem Wettbewerb unter den ZAG-Mitgliedern hinsichtlich der Mitgliederwerbung aufgerufen. Für einen späteren Zeitpunkt ist auch ein Modellbauwettbewerb geplant.
- Die Arbeitsgemeinschaft Radebeul gibt eine Informationssammlung an ihre Mitglieder heraus, in der monatlich über alle vorhandenen Interessengebiete berichtet wird. Die Information stellt keine Zeitung oder sonstiges Druckerzeugnis dar, sondern besteht aus den in der AG bisher vorhandenen Exponaten (Bildmaterial, Briefmarken mit Motiven der Eisenbahn, Ansichtskarten von Bahnhöfen und Bauten, Bauplänen usw.).

Durch Realisierung dieses Arbeitsplanes wird es uns möglich sein, auch mit den Freunden der ZAG eine gute Verbandsarbeit zu leisten. Die Frage: „Wie soll es weitergehen?" dürfte damit beantwortet sein.

Fährmann, Leiter der AG 3/12 und Leiter der ZAG Dresden

Erste Bad Dürrenberger Modellbahnausstellung

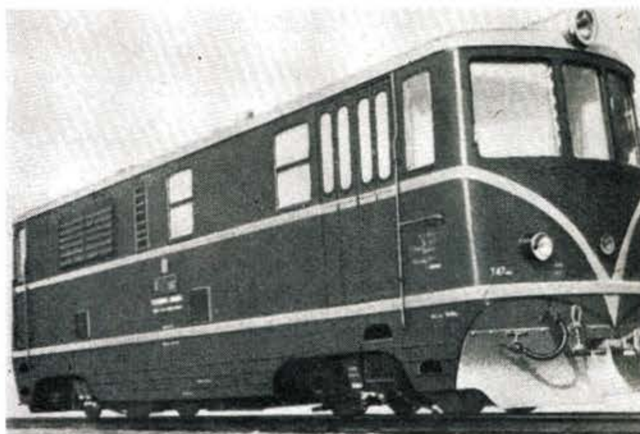
Mit insgesamt sechs Heimanlagen sowie einer großen Gemeinschaftsanlage, einer Nachbildung des Bahnhofs Bad Dürrenberg, stellte sich die im April 1965 gegründete Arbeitsgemeinschaft erstmals vom 11. 6. bis 3. 7. 1966 der Öffentlichkeit vor. Der AG gehören 30 Mitglieder an, darunter 19 Jugendliche.
Die Ausstellung erfreute sich bei der Bevölkerung großer Beliebtheit. Bereits bei der Eröffnung, an der auch Vertreter des Bahnhofs Bad Dürrenberg, der Reichsbahndirektion Halle und des VEB Leuna-Werke „Walter Ulbricht" teilnahmen, stellten zahlreiche interessierte Besucher sachkundige Fragen zum Bau von Heimanlagen. Der Generalsekretär des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes Helmut Reinert betonte hierbei, daß das Ziel solcher Ausstellungen die Werbung neuer Mitglieder sowie eine Anregung zum Bau von Eigenanlagen sei. Die finanziellen Mittel für diese Ausstellung wurden durch NAW-Stunden erarbeitet. Die Arbeitsgemeinschaft ist im Besitz der goldenen Aufbaunadel; 5 Mitglieder erhielten die Bronze-Nadel.

Das Bild zeigt die Heimanlage des 16jährigen Reiner Frosch, der in diesem Jahre seine Lehre als Diesellok-Schlosser bei der Deutschen Reichsbahn beginnen wird. Die Anlage kann wahlweise über Stromschiene oder Fahrleitung betrieben werden.

Text und Foto: Ing. Albrecht Stein







Dieselelektrische Schmalspurlokomotive T 47 002 der ČSD

Ing. KLAUS JÜNEMANN, Berlin

Dieselelektrische Schmalspurlokomotive Baureihe T 47 der ČSD

Auch in der ČSSR waren besonders auf den Schmalspurstrecken die vorhandenen Dampflokomotiven stark überaltert. Für die verkehrsmäßige Erschließung verschiedener Gebiete war es jedoch erforderlich, die Schmalspurbahnen weiter zu betreiben, zumal sie als Zubringerbahnen für die Hauptstrecken weiterhin eine große Bedeutung haben. Da die Dampflokomotiven in der kommenden Zeit durch moderne Traktionsmittel ersetzt werden, entschloß sich die ČSD, auch bei den Schmalspurbahnen Diesellokomotiven einzusetzen. Es erschien unzweckmäßig, auf bereits vorhandene schmalspurige Dieselloks zurückzugreifen, wie sie zum Beispiel auf den schmalspurigen Strecken in Österreich bereits im Einsatz sind, da die Leistung dieser Triebfahrzeuge kaum über 200 PS liegt. Um einen vollwertigen Ersatz für die vorhandenen Dampflokomotiven zu erhalten, war eine höhere Leistung erforderlich.

Die ČKD-Werke in Prag entwickelten daher eine 350-PS-Lokomotive mit der Achsfolge Bo'Bo' für 760 mm Spurweite. Nach den Erfahrungen im Triebwagenbau wurde die dieselelektrische Kraftübertragung gewählt. Hierbei konnten die Hauptaggregate, nämlich Dieselmotor und Generator, in fast unveränderter Form von dem gleichzeitig im Bau befindlichen regelspurigen Triebwagentyp der Baureihe M 262.0 übernommen werden.

Bereits 1954 wurden die ersten Lokomotiven als Baureihe T 47 ausgeliefert. Die mit weinrotem Anstrich und gelben Zierstreifen versehenen Triebfahrzeuge lassen sich als Universallokomotiven sowohl für den Reise- als auch für den Güterzugdienst einsetzen. Die Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h reicht für die Leistungen auf den Schmalspurstrecken aus.

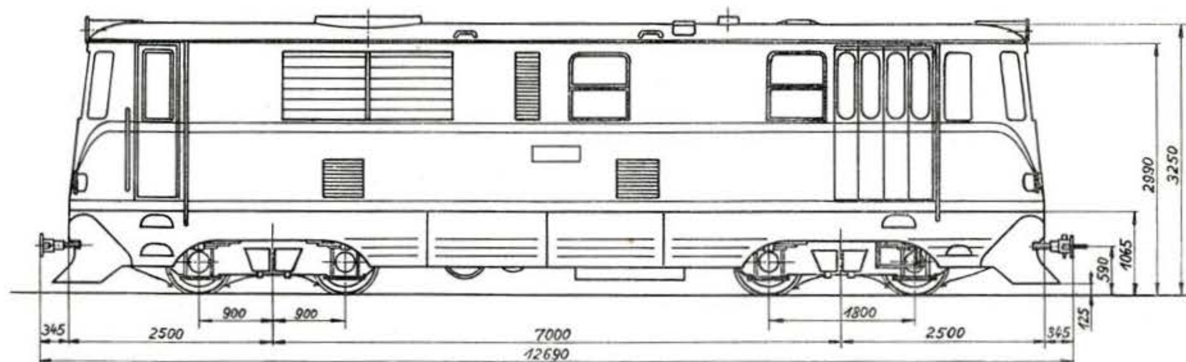
1. Fahrzeugteil

Die Lokomotive ist als einteiliges Fahrzeug mit zwei zweiachsigen Drehgestellen und zwei Endführerständen ausgeführt. Zwischen den beiden Führerständen befinden sich der Maschinenraum und ein Gepäckabteil. Der Lokomotivrahmen ist eine Schweißkonstruktion; er stützt sich in vier Punkten auf die ebenfalls geschweißten Drehgestelle und diese stützen sich wiederum über Blatttragfedern auf die Achsen ab. Alle Achsen laufen in Rollenlagern und tragen ein einseitiges Stirnzahnrad, in welches das Ritzel des zugehörigen Fahrmotors eingreift. Der Laufkreisdurchmesser der Räder beträgt 760 mm, der Achsstand der Drehgestelle 1800 mm. Zur Übertragung der Zug- und Führungskräfte ist jedes Drehgestell durch einen Drehzapfen mit dem Rahmen verbunden. Beide Drehzapfen sind 7000 mm voneinander entfernt, so daß sich ein gesamter Achsstand von 8800 mm ergibt.

An den Kopfenden des Rahmens sind die bei den Schmalspurbahnen üblichen Mittelpufferkupplungen federnd angebracht. Die Bahnräumer haben ein schneepflugartiges Räumblech, das bis 125 mm über Schienenoberkante herabreicht.

Der Lokomotivaufbau ist aus Profilen und Blechen in selbsttragender Schweißkonstruktion hergestellt und mit dem Rahmen verschweißt. Die Seitenwände sind als Schürze tief herabgezogen und nur an den Drehgestellen etwas ausgeschnitten.

Maßskizze der Schmalspurlokomotive der Baureihe T 47 der ČSD (Maßstab 1 : 1 für Nenngröße H0)



Beide Führerstände haben nach außen hin nur eine Tür, die sich an der jeweils linken Seite befindet. Es ist auch möglich, von einem Führerstand durch Maschinenraum und Gepäckabteil zum anderen Führerstand zu gelangen. Jeder Führerstand ist mit den erforderlichen Kontroll- und Steuergeräten ausgestattet. Dabei sind die Bedienungselemente zu beiden Seiten angebracht, wodurch der Lokomotivführer das Triebfahrzeug von der jeweils günstigsten Seite bedienen kann, was besonders beim Rangieren sehr wertvoll ist. Der Maschinenraum ist nur vom angrenzenden Führerstand sowie vom Gepäckabteil durch Türen zugänglich. Im Maschinenraum befinden sich neben dem Dieselmotor und dem Generator noch der Bremsluftkompressor und die gesamte Kühlanlage. Das an den Maschinenraum angrenzende Gepäckabteil bietet den betrieblichen Vorteil, daß bei den Zugfahrten der übliche Gepäckwagen entfallen kann. Die bisher benutzten Gepäckwagen werden in ihrer Kapazität selten voll ausgenutzt und bilden somit nur eine zusätzliche Belastung des Zuges. Das Gepäckabteil ist auf beiden Seiten mit elektropneumatisch schließenden Falttüren ausgestattet. Mit einem im Gepäckteil aufgestellten Dauerbrandofen kann das Kühlwasser zum Starten des Dieselmotors vorgewärmt oder beim vorübergehenden Abstellen der Lokomotive im Freien warm gehalten werden. Besonders bei den häufig einfachen Betriebsverhältnissen auf Schmalspurbahnen ist diese Einrichtung von besonderem Vorteil.

Das Triebfahrzeug ist mit einer Druckluftbremse ausgerüstet, mit der die Lokomotive und der Wagenzug abgebremst werden können. Für die Lokomotive ist noch eine Zusatzbremse vorhanden. Die erforderliche Druckluft wird in einem Kompressor erzeugt, der am Dieselmotor angeschlossen ist. Über ein Regelventil wird der Druck im Hauptluftbehälter stets in gleicher Höhe gehalten. Die Bremszylinder haben zwei Kolben und demzufolge mittleren Lufteintritt. Jedes Rad wird durch zwei Bremsklötze abgebremst. Außerdem befindet sich noch in jedem Führerstand eine Handbremse, die auf die Achsen des jeweils nächstliegenden Drehgestells wirkt.

2. Antriebsanlage

Als Hauptantrieb dient ein wassergekühlter schnelllaufender Viertakt-Dieselmotor des Typs 12 V 170 DR. Die 12 Zylinder mit 170 mm Bohrung und 190 mm Kolbenhub sind in zwei Reihen V-förmig unter einem Winkel von 50° zueinander angeordnet. Der Dieselmotor arbeitet ohne Aufladung und erreicht eine Nennleistung von 350 PS bei 1250 min^{-1}.

Der direkt vom Dieselmotor angetriebene Generator ist vierpolig ausgeführt und belüftet sich selbst. Durch die geteilte Erregung, System ČKD, kann bei den zulässigen Motordrehzahlen ein großer Regelbereich erzielt werden. Zum Anlassen des Dieselmotors wird der Generator als Reihenschlußmotor geschaltet und von der Batterie mit Strom versorgt.

Der Generator speist die in den Drehgestellen untergebrachten vier Fahrmotoren des Typs TK 35/15 × 4. Sie sind als Tatzlagermotoren ausgeführt und treiben über ein einfaches Stirnradgetriebe die Achsen an.

3. Technische Daten

Achsanordnung	Bo'Bo'
Spurweite	760 mm
Länge über Mittelpuffer	12600 mm
Drehgestellachsstand	1800 mm
Drehzapfenabstand	7000 mm
gesamter Achsstand	8800 mm
größte Höhe	3325 mm
größte Breite	2504 mm
Leermasse der Lokomotive	29500 kg
Dienstmasse mit Vorräten	30500 kg
Achslast auf die Schienen	7,600 Mp
kleinster befahrbarer Halbmesser	70 m
Kraftstoffvorrat	473 l
Schmierölvorrat	90 l
Wasservorrat für Kühlkreislauf	350 l
Typ des Dieselmotors	12 V 170 DR
Zylinderbohrung	170 mm
Kolbenhub	190 mm
Hubvolumen	51,8 l
Nennleistung	350 PS
Nenndrehzahl	1250 min^{-1}

4. Leistungstabelle

In der Tabelle sind die zulässigen Zuglasten bei einer längeren als halbstündigen Fahrt in verschiedenen Steigungen angegeben. Hierbei ist ein Laufwiderstand von 4 kp/Mp zugrunde gelegt.

Steigung in ‰	0	5	10	15	20	30
zul. Zuglast in Mp	800	520	320	230	170	115

5. Einsatz der Lokomotive

Die ČKD-Werke lieferten für den Einsatz bei der ČSD 15 Lokomotiven der Baureihe T 47. Darüber hinaus konnten ab 1957 weitere 15 Lokomotiven an die Sowjetunion exportiert werden. Sie erhielten hier die Baureihenbezeichnung TY 3 und sind auf Strecken mit 750 mm Spurweite eingesetzt. Von den bei der ČSD eingesetzten Lokomotiven weichen sie nur in geringfügigen Details ab. Die Höchstgeschwindigkeit wurde hier auf 50 km/h erhöht, während die Motorleistung 340 PS bei 1325 min^{-1} beträgt. Durch die Unterbringung eines größeren Brennstoffvorrates stieg die Dienstmasse auf 33 t an. Weiterhin wurden Veränderungen an der Wärmeisolation vorgenommen.

Literatur:
Werkprospekt der ČKD-Werke
„50 Jahre Diesellokomotiven" von H. K. Stockklausner

Dieser Schienenomnibus (siehe Heft 5/1966, Seite 150) existiert noch und hat auch noch einen Bruder. Beide wurden 1939 bei der Waggonfabrik Wismar für eine Spurweite von 750 mm gebaut, nachdem sich die gleiche Bauart seit 1932 schon auf normalspurigen Nebenbahnen bewährt hatte. Die Triebwagen wurden an die Prignitzer Kreiskleinbahn geliefert, bei der sie die Nr. 701 und 702 erhielten. Nach der Übernahme der Privatbahnen durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1949 erhielten diese Fahrzeuge die Baureihennummern VT 133 524 und VT 133 525. Eingesetzt werden sie auf der Strecke 120e Pritzwalk–Lindenberg. Kürzlich wurden bei den Triebwagen die alten 45-PS-Ford-Vergasermotoren gegen neue 47-PS-Garant-32-Dieselmotoren ausgetauscht. Die Triebwagen haben für jede Fahrtrichtung einen gesonderten Motor. Einige technische Daten: Höchstgeschwindigkeit – 45 km/h, Länger über Puffer – 10,25 m, Dienstmasse (unbesetzt) – 5,9 t, Anzahl der Sitzplätze – 34.

Das Foto zeigt einen Schienenbus auf dem Kleinbahnteil des Bahnhofs Pritzwalk.

Klaus Jünemann, Berlin
Foto: Fritz Glienke, Pritzwalk

● daß die letzten zwei Lokomotiven der Baureihe 84 kürzlich in Karl-Marx-Stadt zerlegt wurden? Von den insgesamt 12 Lokomotiven wurden 10 Stück bereits bis 1965 ausgemustert. Die beiden letzten Loks waren seit 1961 im Schadlokpark der Bahnhöfe Dresden-Alt (84 012) und Riesa (84 002), von wo sie von einer Lok der BR 58 zur Verschrottung nach Karl-Marx-Stadt gezogen wurden. *R. Scheffler, Oschatz*

● daß vor 115 Jahren, am 15. 10. 1851, die erste Berliner Ringbahnstrecke für den Güterverkehr eröffnet wurde?

WISSEN SIE SCHON ...

● daß vor 125 Jahren, im Jahre 1841, der Dampflokomotivbau von den Firmen Borsig, Maffei und Keßler aufgenommen wurde? Ebenfalls im Jahre 1841 wurden die Strecken Berlin–Jüterbog, Köln–Aachen, Düsseldorf–Elberfeld und Jüterbog–Wittenberg eröffnet.

● daß vor 50 Jahren, am 24. 11. 1916, die Mitropa gegründet wurde?

● daß in Belgien die seit Jahren stillgelegte 11 km lange Meterspurstrecke der SNCV in den Ardennen von Erezée nach Lamormenil von Eisenbahnfreunden in Freizeitarbeit von Buschwerk und Unkraut befreit worden ist und als „Touristenbahn“ wieder in Betrieb genommen wurde? Ein ehemaliger SNCV-Dieseltriebwagen verkehrt vorläufig auf dem 6 km langen Abschnitt Erezée-Forge; später sollen auch alte Dampfloks eingesetzt werden.

● daß die Deutsche Reichsbahn während der diesjährigen Sommermonate auf der Strecke Hoek van Holland–Berlin–Poznan Autotransportwagen eingesetzt hat? Die Fahrzeuge, hergestellt im VEB Waggonbau Niesky, sind nach einigen konstruktiven Veränderungen gegenüber der schon bekannten Ausführung, u. a. beim Radreifenprofil, der Hebelübersetzung beim Bremsgestänge und durch das zusätzliche Anbringen einer Verkleidung, für Fahrgeschwindigkeiten von 120 km/h zugelassen. Einige technische Daten: Eigenmasse 16 200 kg, Gesamtachsstand 18 m, Tragfähigkeit jeder gehobenen Bühne 4 Mp.

Text und Foto: G. Köhler, Berlin





Im September dieses Jahres feierte man in der VR Polen den 100. Jahrestag der Polnischen Eisenbahn. Der festlich geschmückte traditionelle Zug mit seinen im Stile des 19. Jahrhunderts gekleideten Passagieren steht auf dem Bahnhof Koluszki kurz vor der Abfahrt nach Łódź. *Foto: Zentralbild*



BUCHBESPRECHUNG

Handbuch für den Güterumschlag

Von einem Autorenkollektiv unter Leitung von Dr.-Ing. Walter Hammer, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1966, 357 Seiten, 20,80 MDN, erscheint Ende November 1966

Ein Schwerpunkt der sozialistischen Rationalisierung im Verkehrswesen ist – wie auf der Konferenz über Rationalisierung und Standardisierung im Juni dieses Jahres hervorgehoben wurde – „die jetzige Zersplitterung der Be- und Entladung auf einer Vielzahl von Bahnhöfen zu überwinden und den Transport- und Umschlagsprozeß effektiver zu gestalten ...“. Die Verwirklichung dieser Forderung, die zur Steigerung der Arbeitsproduktivität, der Verminderung der körperlich schweren Arbeiten und der Verkürzung der Standzeiten der Transportmittel führt, setzt voraus, daß neben der neuen Technik im Transport auch neue Formen in der Organisation und Technologie des Güterumschlags Anwendung finden. Davon ausgehend werden in der vorliegenden Veröffentlichung alle die Faktoren dargelegt, die bei der sozialistischen Rationalisierung des Güterumschlags in der Deutschen Demokratischen Republik zu beachten sind.

Die Arbeit ist in die nachstehenden Kapitel gegliedert:

● 1. Einführung

● 2. Transportketten – Ziel der komplexen Mechanisierung der Transport- und Umschlagsprozesse

Behandelt werden u. a. alle mit dem Einsatz von Paletten und Behältern zusammenhängenden Fragen, Transportketten für Ladeeinheiten ohne Verwendung von Behältern und Paletten, Wechselbeziehungen zwischen dem Transport von Ladeeinheiten und der Verpackung, Transportketten für Schüttgüter sowie für sonstige Güter.

● 3. Neue Formen der Organisation und Technologie des konzentrierten Güterumschlags

Hauptabschnitte sind: Die Weiterentwicklung des Wagenladungs-Knotenverkehrs und die des Stückgut-Knotenverkehrs; die Rationalisierung des Hafenumschlags.

● 4. Technische Mittel zur Mechanisierung des Güterumschlags

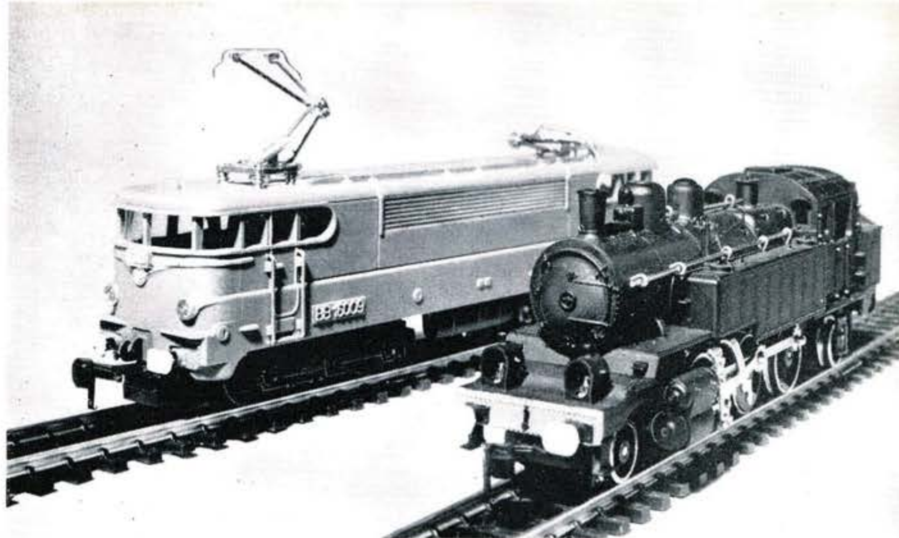
Dargestellt werden u. a. Stetigförderer, Unstetigförderer, Fahrzeuge, hydraulischer Transport.

● 5. Grundlagen der Ökonomik des Güterumschlags

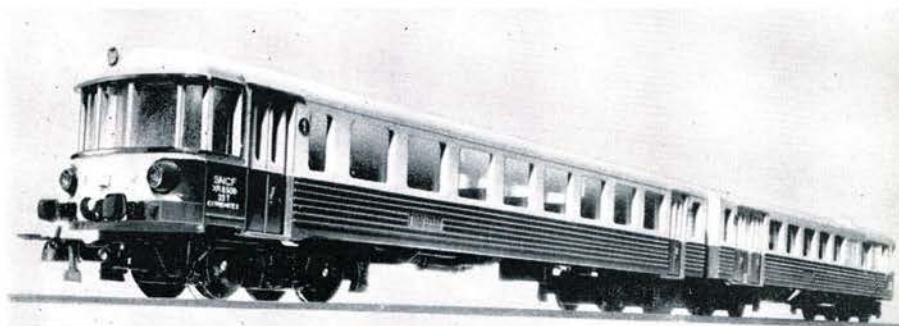
Erörtert werden Fragen des ökonomischen Nutzeffekts sowie der Anwendung ökonomischer Hebel bei der Rationalisierung des Güterumschlags.

Die Darlegungen werden durch zahlreiche Abbildungen, Berechnungsbeispiele, Tabellen und Anlagen ergänzt, die wesentlich zur Verdeutlichung beitragen. Insgesamt ist festzustellen, daß das Autorenkollektiv ein Handbuch erarbeitet hat, das den Erwartungen entspricht, die im Hinblick auf die sozialistische Rationalisierung des Güterumschlags an ein solches Werk gestellt werden. Ruth Jaschik

MODELLE AUS FRANKREICH


1

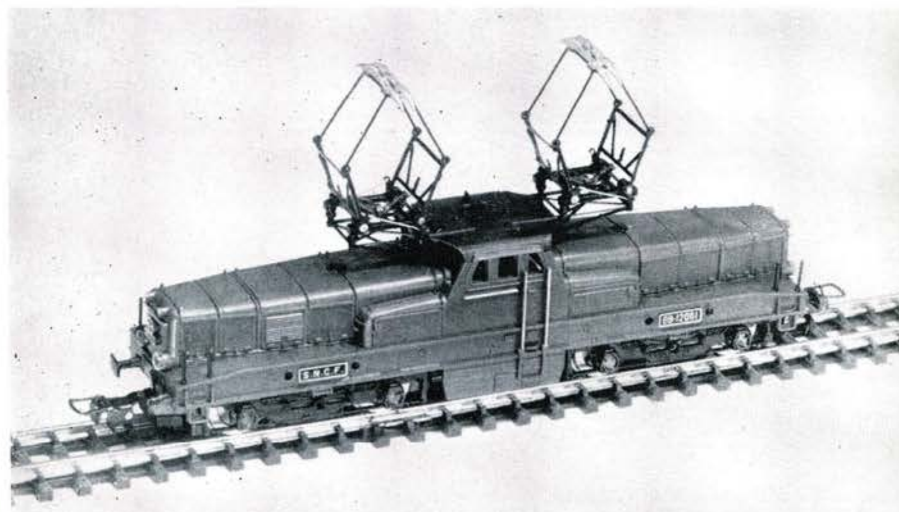
Von der französischen Firma Meccano stammen diese H0-Fahrzeugmodelle. Bild 1 zeigt die Ellok BB 16 009 mit einer Länge von 206 mm. Die Dampflokomotive der Baureihe 131 ist einer Stadtbahnlokomotive nachgebildet, die im Pariser Vorortverkehr eingesetzt ist. Die Länge des Modells beträgt 170 mm. Das Modell einer Triebwageneinheit der SNCF auf dem Bild 2 hat eine Länge von 438 mm. Auf dem Bild 3 ist das Modell der Ellok BB 12 061 mit einer Länge von 200 mm zu sehen.



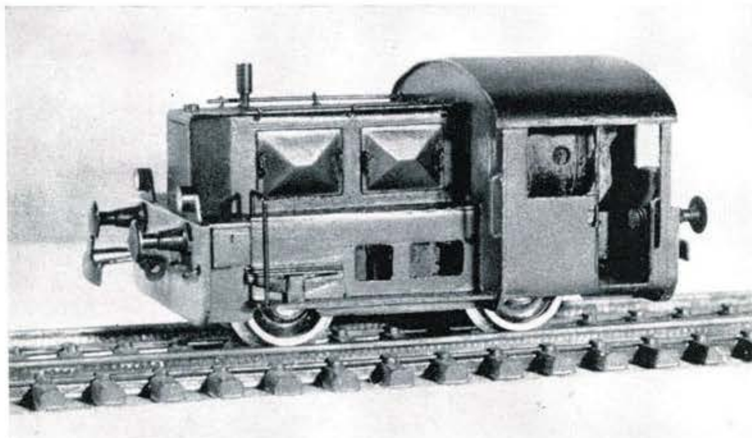
2

Fotos: Werkfoto

Bilderbeschaffung: D. Klubescheidt



3



Die Kleinlok „Kö" hat Herr Hans Werler aus Lunzenau in der Nenngröße H0 selbst gebaut. Der Antrieb erfolgt über Zahnräder und Schneckengetriebe auf beide Achsen. Die vordere Achse ist außerdem pendelnd gelagert, um eine Allradauflage zu garantieren. Die Lok hat eine Masse von 130 Gramm.

Foto: H. Werler



interessantes von den eisenbahnen der welt



Fern der einstigen Heimat versehen vier Berliner S-Bahn-Viertelzüge ihren Dienst auf süddeutschen Strecken. Bei Kriegsende wurden sie aus Berlin abgezogen, auf den Oberleitungsbetrieb umgerüstet und als ET/ES 182 01, 11, 12 und 21 auf der Isartalbahn von München nach Höllriegelskreuth eingesetzt. Nach einem weiteren Umbau, diesmal für den Betrieb mit Wechselstrom 15 kV $16^2/_3$ Hz, sind die Einheiten als ET/ES 26 001 bis 26 004 auf der Strecke München–Kufstein–Innsbruck im Einsatz gewesen. Im Sommer 1965 verlegte man die Triebwagenzüge von der BD München zur BD Regensburg. Dort befahren sie seitdem die Strecken Nürnberg–Regensburg – Landshut und Regensburg–Straubing.

Text und Foto: Hans Schubert, Berlin

Im Zentrum von London, in Kensington, liegt der erste Bahnhof Großbritanniens, von dem aus Fahrgäste ihre Autos, die auf zweistöckigen Plattformwagen verfrachtet werden, mit auf die Reise nehmen können.

Foto: Zentralbild







Diese dieselhydraulische Rangierlokomotive der Klasse B hat die Spurweite von 1067 mm, die Achsfolge C und die Leistung von 530 PS. Sie wurde 1962 für die Western Australien Gouvernment Railways gebaut und hat die Masse von 26 Tonnen.

Foto: W. A. Pearce, Kensington (Australien)
Text und Fotobeschaffung: G.-R. Voß, Jena



1



2

Auch eine „Ellok"

Wenn man mit offenen Augen durch die Lande fährt, kann man noch manche Rarität oder auch manches Vehikel auf dem Schienenstrang finden. In einem Werk entdeckte ich auf einem Abstellgleis in einer Ecke ein seltsames Schienenfahrzeug (siehe Bilder 1 und 2). Dieses Fahrzeug wurde nach 1945, als noch alles in Trümmern lag, in dem betreffenden Betrieb selbst gebaut, um die Wagen vom Anschlußgleis der Reichsbahn übernehmen zu können. Dampfloks durften wegen Feuersgefahr nicht das Werksgelände befahren.

Das Fahrzeug besteht aus einem geschweißten Rahmen mit Pufferträgern und einem Holzaufbau. Die Räder stammen wahrscheinlich von einer Feldbahn und haben einen Durchmesser von etwa 35 cm. Als Antrieb dient ein Elektromotor (Bild 3). Mit Keilriemen wurde die Kraft auf ein altes Lkw-Getriebe und von da mittels Zahnrad auf eine Achse übertragen. Die Stromzuführung erfolgte über ein langes Kabel, welches über eine Kabeltrommel lief (Bild 4). Die Trommel ist am Führerhaus befestigt. Fuhr nun die „Ellok" vorwärts, so rollte das Kabel selbsttätig ab. In entgegengesetzter Fahrtrichtung mußte der Lokführer die Kabeltrommel mit der Hand drehen, um das Kabel aufzurollen.

Damit das Fahrzeug die nötige Reibungslast bekam, wurde der Kasten vor dem Führerhaus mit Feldsteinen und Schrott beladen. Heute steht dieses Fahrzeug in einer Ecke und rostet vor sich hin. Einst hat es jedoch in einer schweren Zeit mitgeholfen, einen Betrieb wieder in Gang zu setzen.

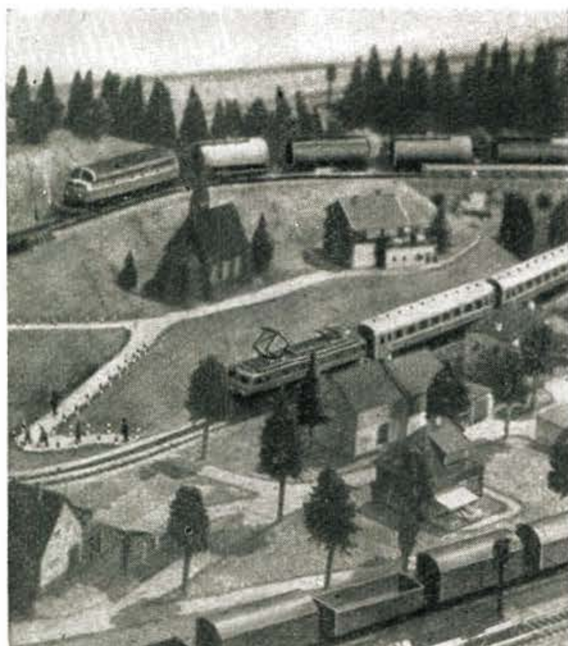
Horst Kohlberg, Erfurt

3



4

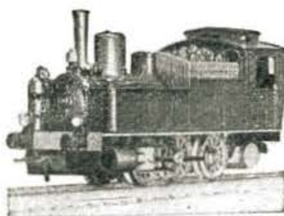






Wer auf Modelltreue Wert legt

greift zur Nenngröße H 0



BR 89



BR 69

H 0 Modelleisenbahnen

- Maßstab 1 : 87
- große Zugleistung
- reichhaltige Warensortimente
- unübertroffene Detailtreue

PIKO MODELLBAHN

VEB PIKO Sonneberg



Seit fünfzehn Jahren sind

OWO-MODELLE

Qualitätserzeugnisse. Sie bieten Ihnen unzählige Möglichkeiten bei der Anlagengestaltung.

OWO-MODELLE

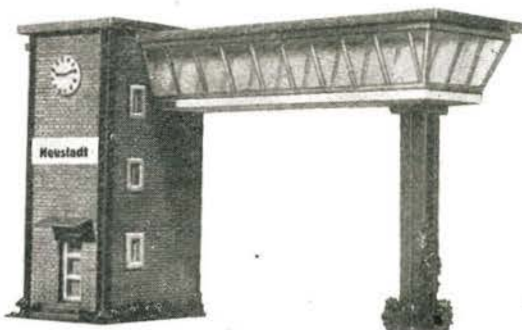
werden laufend verbessert.

Fordern Sie kostenlosen Prospekt an.

OWO-MODELLE

Spitzenerzeugnisse.

Neuentwicklung





VEB Vereinigte Erzgebirgische Spielwarenwerke, 933 Olbernhau



NACHEMPFUNDENES

Ein Zebrahengst steht da und stutzt:
„Das sind wohl Modedamen?
Die hab'n sich aber aufgeputzt –
mit Fahrgestell und Rahmen!
Von freier Wildbahn kein Begriff,
die laufen ja auf Schienen!
Geschmierte Knie, als Laut ein Pfiff –
nennt man so etwas ‚Bienen'?

Der Korpus dick, Details nur rund,
mit Diesel parfümieren?
Der Modefimmel ist zu bunt,
mir kann's nicht imponieren!
Als Zebra liebe ich Natur
und nicht so'n Umgehänge.
Ich gehe deshalb – staunt da nur –
bei Euch nicht in die Fänge!"

Hank

Anmerkung: Die Rangier-Diesellokomotiven sind für den Export aus der ČSSR nach der VAR bestimmt.

Fotos: G. Illner, Leipzig / Archiv
Fotomontage: Daria Heider, Berlin



20 Jahre Pionierorganisation in Ungarn



In diesem Jahre feiern die Pioniere in Ungarn ihren 20. Geburtstag. Aus diesem Anlaß fertigten sie im Pionierhaus in Ózd eine 5,50 × 2,40 m große Modellbahnanlage in der Nenngröße H0. Auf der Anlage sind installiert bzw. aufgebaut: 200 gebogene und 150 gerade Gleisstücke, 20 Weichen, 5 Bahnhofsgebäude und 35 sonstige Gebäude.

Julius Ujszászy, Ózd (Ungarn)

